

DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 25 czerwca 1963 r. Nr 12 poz. 81

Poz. 81

OBWIESZCZENIE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 4 czerwca 1963 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu zarządzenia porządkowego Nr 6 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 września 1960 r. o przepisach portowych.

Na podstawie art. 7 ust. 1 i 2 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. Nr 6 poz. 35) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia jednolity tekst zarządzenia porządkowego Nr 6 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 września 1960 r. o przepisach portowych (Dz. Urz. W.R.N. w Szczecinie Nr 15 poz. 67), z uwzględnieniem zmian wprowadzonych zarządzeniem porządkowym Nr 5 Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 23 marca 1963 r. o zmianie i uzupełnieniu przepisów portowych (Dz. Urz. W.R.N. w Szczecinie Nr 9 poz. 61).

Dyrektor
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
Edward Rumatowski

Załącznik do obwieszczenia Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 4 czerwca 1953 r. (poz. 81)

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE NR 6/60

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 24 września 1960 r. o przepisach portowych.

Na podstawie art. 2 ust. 1 pkt. 1 i 7, art. 7 i art. 10 dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. nr 6, poz. 35) oraz § 3, ust. 3 i § 7 ust. 1 pkt. 1, 3, 5 i 10 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M.P. nr 63, poz. 749 w brzmieniu obowiązującym) zarządza się co następuje:

CZĘŚĆ I.

Przepisy wstępne

§ 1.

1. W rozumieniu niniejszego zarządzenia oznaczają:
— określenie „obszar morskich portów handlowych” — obszar lądowy oraz zewnętrzny (redę) i wewnętrzny obszar wodny morskich portów handlowych i rybackich,
— określenie „wody portowe” — zewnętrzny (redę) i wewnętrzny obszar wodny morskiego portu handlowego,
— wyraz „statek” — wszelkiego rodzaju urządzenia pływające poza wodnosamolotami na wodzie i tratwami, które są używane lub mogą być użyte jako środek transportu na wodzie,
— określenie „statek o napędzie mechanicznym” — każdy statek wprawiany w ruch przez mechanizm,
— określenie „statek w drodze” — statek, który nie stoi na kotwicy, nie jest przycumowany do brzegu albo nie stoi na mieliźnie,
— wyraz „holownik” — statek, z którego usług holowniczych korzysta inny statek,
— określenie „zespół holowniczy” — zestaw składający się z jednego lub więcej statków holowanych lub pchanych przez jeden lub więcej holowników,
— określenie „statki specjalnej służby państwowej” — statki kontrolne Szczecińskiego Urzędu Morskiego, Kapitanatu Portu i portowych organów sanitarnych oraz statki dozoru celnego,
— określenie „tratwa” bierwiona (kloce) drewna odpowiednio powiązane i połączone celem spławu,
— wyraz „noc” — część doby, rozpoczynająca się z zachodem słońca i kończąca się ze wschodem słońca, resztę doby uważa się za „dzień”,
— wyraz „widzialny” — w odniesieniu do świateł statku — widzialność podczas ciemnej nocy przy przejrzystym powietrzu,
— określenie „krótki dźwięk” — dźwięk trwający około 1 sekundy,
— określenie „długi dźwięk” — dźwięk trwający od 4 do 6 sekund,
— określenie „Międzynarodowe prawo drogi morskiej” — w skrócie „m.p.d.m.”) — przepisy w załączniku do rozporządzenia Ministra Żeglugi z 12.VII.1954 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu (Dz.U. nr 44, poz. 207),
— określenie „zarząd portu” — instytucję zarządzającą w zakresie eksploatacji morskim portem handlowym i urządzeniami portowymi ogólnego użytku.
2. Za „tor wodny” w rozumieniu niniejszego zarządzenia uważa się:
a) część drogi wodnej, której oś wyznaczają właściwe nabieżniki a szerokość aktualne sondaże,
część drogi wodnej wyznaczonej prostymi liniami łączącymi:
— pławy nawigacyjne, oraz inne stałe znaki nawigacyjne, oznaczone na mapach morskich,
— główki falochronów i wejść do basenów portowych oraz główki urządzeń służących dla ochrony brzegów,
b) w części niewyznaczonej właściwymi nabieżnikami pławy nie oznaczają szerokości toru wodnego, a służą jedynie jako pomocnicze znaki orientacyjne,
c) akwen między wysuniętymi falochronami,
d) akwen między brzegami rzek, tam gdzie brak oznakowania nawigacyjnego i urządzeń ochrony brzegów.
3. Ilekroć w zarządzeniu niniejszym mowa jest o Kapitanacie Portu należy przez to rozumieć również Bosmanat Portu.

§ 2

Przepisy niniejszego zarządzenia zwane dalej „przepisami portowymi” regulują sprawy w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i porządku na obszarze morskich portów handlowych.

§ 3

1. W sprawach wykonywania żeglugi na obszarze morskich portów handlowych, nieunormowanych przepisami portowymi, stosuje się przepisy m.p.d.m.
2. W razie rozbieżności między przepisami m.p.d.m. a przepisami portowymi stosuje się przepisy portowe.

§ 4

1. Sprawy sanitarne morskich portów handlowych i kontrolę sanitarną na statkach morskich regulują odrębne przepisy.
2. Kontrolę sanitarną sprawuje portowy inspektor sanitarny jako organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej.

§ 5

Sprawy ochrony przeciwpożarowej morskich portów handlowych i statków morskich regulują odrębne przepisy.

§ 6

1. Przepisy portowe obowiązują na obszarze wszystkich morskich portów handlowych położonych w granicach województwa szczecińskiego.
2. Granice morskich portów handlowych określają obowiązujące rozporządzenia Ministra Żeglugi ogłoszone w Dzienniku Ustaw.
3. W portach, dla których nie nastąpiło ustalenie zewnętrznego obszaru wodnego portu, obszar redy obejmuje akwen w promieniu 1 mili morskiej od wschodniej głowicy wejścia portowego z wyjątkiem obszaru zamkniętego dla żeglugi.

§ 7

Przepisom portowym podlegają wszystkie statki, tratwy i wodosamoloty przebywające na wodach portowych, zakłady pracy położone na obszarze morskich portów handlowych oraz osoby przebywające na obszarze portu.

§ 8

1. Korzystanie z morskich portów handlowych i urządzeń portowych przeznaczonych do użytku ogólnego dozwolone jest w granicach i na zasadach ustalonych w przepisach portowych i innych obowiązujących przepisach.
2. Korzystanie z urządzeń portowych nie należących do Zarządu Portu dozwolone jest po uzyskaniu zezwolenia użytkownika tych urządzeń o ile przepisy portowe nie stanowią inaczej.

§ 9

1. Kapitanat Portu może chwilowo ograniczyć albo zamknąć ruch na obszarze portu lub jego części, jeżeli tego wymagają warunki bezpieczeństwa.
2. Zarządzone ograniczenie albo zamknięcie ruchu Kapitanat Portu podaje do wiadomości:
   a) jeżeli dotyczy ruchu statków — przez wywieszenie sygnałów przewidzianych w przepisach portowych (§§ 45 i 46),
   b) jeżeli dotyczy ruchu na nabrzeżach, pomostach i przystaniach przez zawiadomienie użytkownika urządzenia i wywieszenie zarządzenia na tablicy urzędowej Kapitanatu Portu.
3. W przypadkach, — o których mowa w ust. 2 lit. „b", obowiązek rozmieszczenia tablic i znaków ostrzegawczych ciąży na użytkowniku urządzenia.

§ 10

1. Kierownicy statków oraz wszystkie inne osoby, korzystające z portów i ich urządzeń albo przebywające z innych powodów na terenie portów obowiązani są do zachowania porządku i środków ostrożności, mających na celu zachowanie bezpieczeństwa w porcie i uniknięcia szkód w urządzeniach portowych, przerw w pracy portu i szkód wzajemnych.
2. O awariach statków i nieszczęśliwych wypadkach spowodowanych przez wypadek morski oraz o każdym powstałym uszkodzeniu urządzeń portowych, kabli podwodnych, urządzeń oznakowania nawigacyjnego lub mostów nad torami wodnymi albo przesunięciu znaków nawigacyjnych — osoby wymienione w ust. 1 obowiązane są natychmiast powiadomić Kapitanat Portu oraz instytucję, właściwą dla zarządzania tymi urządzeniami.

§ 11

1. Nadzór i kontrolę nad przestrzeganiem przepisów portowych sprawują Kapitanaty Portów, a w portach, w których nie ustanowiono Kapitanatów Bosmanaty Portów — jako terenowe organy Szczecińskiego Urzędu Morskiego.
2. Użytkownik nabrzeży eksploatowanych obowiązany jest przydzielić na żądanie Kapitanatu Portu, pomieszczenia dla bosmana z telefonem, światłem, umeblowaniem i ogrzewaniem w wyznaczonym przez ten Kapitanat miejscu.
3. Pracownicy Kapitanatów Portu noszą w czasie pełnienia obowiązków służbowych przepisane dla nich mundury.

§ 12

1. Osoby korzystające z portu i jego urządzeń, obowiązane są udzielać wszelkich informacji i wszelkiej potrzebnej pomocy organom wykonawczym Kapitanatu Portu przy wykonywaniu ich zadań służbowych.
2. Na wezwanie organu Kapitanatu Portu i państwowych organów inspekcyjnych, kierownik statku względnie jego zastępca obowiązany jest przedstawić do wglądu zażądane dokumenty okrętowe i żeglarskie.

§ 13

1. Funkcjonariusze Szczecińskiego Urzędu Morskiego mają w czasie pełnienia służby prawo wstępu na statki i do ładowni statku niepozostających pod zamknięciem celnym oraz na place, do magazynów i innych urządzeń portowych celem przeprowadzenia kontroli przestrzegania przepisów portowych, lub dla przeprowadzenia dochodzenia w sprawach wypadków morskich.
2. Na wezwanie funkcjonariuszy Szczecińskiego Urzędu Morskiego każdy statek obowiązany jest zatrzymać się, dobić do wskazanego miejsca i przerwać podróż, jeżeli to jest potrzebne dla ochrony bezpieczeństwa żeglugi lub statku bądź dla wykonania inspekcji lub kontroli bezpieczeństwa statku albo przeprowadzenia dochodzenia w sprawie wypadku morskiego.

§ 14

1. Kapitanat Portu ma prawo i obowiązek podejmowania środków zapobiegawczych przeciwko niebezpieczeństwom zagrażającym życiu i zdrowiu ludzkiemu na statku i na lądzie, statkom, urządzeniom portowym i ładunkom i zwracania się w razie potrzeby do właściwych władz miejscowych o pomoc.
2. Zarządzenia porządkowe Kapitanatu Portu, wydane w zakresie spraw unormowanych przepisami portowymi, są natychmiast wykonalne, o ile nie zakreślono innego terminu wykonania zarządzenia.
3. Wszystkie osoby wezwane do Kapitanatu Portu winny zgłosić się w dniu i o godzinie oznaczonej w wezwaniu.
4. Zażalenia na czynności urzędowe Kapitanatu Portu należy wnosić do Szczecińskiego Urzędu Morskiego przez Kapitanat Portu. Zażalenie nie wstrzymuje wykonalności wydanych zarządzeń porządkowych.
5. Od decyzji wydanej przez Szczeciński Urząd Morski służy odwołanie w trybie postępowania administracyjnego.

§ 15

1. Kierownik Statku jak i kierownik właściwego działu służby zakładu pracy — każdy w zakresie obowiązujących go przepisów — obowiązani są dopilnować, aby członkowie załogi statku, bądź podlegli pracownicy przestrzegali ściśle przepisy portowe,
2. Odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów portowych przez statek jest kierownik statku, a przez zakład pracy — Dyrektor i Kierownik właściwego działu służby zakładu pracy.
3. Odpowiedzialnym za wyposażenie statku w przepisane światła, znaki i urządzenia sygnalizacji dźwiękowej jest armator statku.

§ 16

Przedruk niniejszego zarządzenia powinien stale znajdować się na statkach polskich, bazujących w portach objętych terytorialnym zakresem działania Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

CZĘŚĆ II.

Światła, znaki i sygnały dźwiękowe statku. Sygnały niebezpieczeństwa i pożaru. Sygnały ostrzegawcze i porozumiewawcze. Znaki i światła przeszkód żeglugowych. Sygnały zamknięcia portu lub przejścia.

Dział I

ŚWIATŁA I ZNAKI STATKU

Rozdział I.

Postanowienia ogólne

§ 17

1. Statki, tratwy i wodosamoloty na wodzie powinny przy każdej pogodzie nosić światła i znaki zgodnie z przepisami m. p. d. m. i przepisami portowymi.

2. Światła na statkach, których noszenie nie jest nakazane lub dozwolone według przepisów m. p. d. m. i przepisów portowych, powinny być przysłonięte w taki sposób, aby wykluczały powstanie pomyłek co do ich znaczenia i nie stanowiły przeszkody dla żeglugi.
3. Statki specjalnej służby państwowej, statki pilotowe, statki ratownicze w akcji oraz punkty obserwacyjne mogą oświetlać statki reflektorami wyłącznie w koniecznych przypadkach. Nie mogą one oświetlać mostku nawigacyjnego statku będącego w drodze. Oświetlenie statku reflektorem przez statki inne jest zabronione.

§ 18

1. Przepisane światła powinny być widzialne co najmniej 1 milę morską (1852 m), o ile przepisy m. p. d. m. nie stanowią inaczej.
2. Średnica przepisanych znaków, kul i walców oraz średnice podstawy i wysokość stożków powinna wynosić co najmniej 0,61 m (2 stopy) a wysokość walca co najmniej 1 m. Na statkach o pojemności poniżej 113 m³ brutto wymiary znaków mogą być o połowę mniejsze.
3. Przepisane światła statki, tratwy i wodosamoloty noszą nocą, a znaki — w dzień.

§ 19

1. Światła i znaki, kule — stożki, walce i flagi powinny być widzialne dookoła całego widnokręgu o ile przepisy m. p. d. m. nie stanowią inaczej.
2. Jeżeli światła i znaki nie mogą być wywieszone na wysokości określonej przepisami m. p. d. m. lub przepisami portowymi, to powinny być umieszczone możliwie wysoko tak, jak na to pozwalają warunki nawigacyjne — jednak nie niżej niż światła burtowe.
3. Światła i znaki, które w myśl przepisów portowych mają być umieszczone jedne nad drugimi powinny być ustawione w linii pionowej. Odstęp pomiędzy poszczególnymi światłami i znakami powinien wynosić 1,50 m, o ile przepisy m. p. d. m. lub przepisy portowe nie stanowią inaczej.

Rozdział II

Postanowienia szczególne.

§ 20

Statki specjalnej służby państwowej w drodze w czasie wykonywania czynności służbowych powinny nosić:
w dzień: swoją flagę służbową według ustalonego wzoru w miejscu skąd będzie najlepiej widoczna,
w nocy: poza światłami nakazanymi m. p. d. m. — światło zielone nad przednim światłem masztowym.

§ 21

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach łatwopalnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa, powinny nosić w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne,
   w dzień: sygnał „B", według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,
   w nocy: poza światłami nakazanymi przepisami m.p.d.m. — światło czerwone, nie niżej przedniego światła masztowego.
2. Statki, o których mowa w ust. 1 powinny sygnały te nosić przez cały czas przebywania na wodach portowych oraz na torach dojazdowych, zaś zbiornikowce nieodgazowane — do czasu ich odgazowania.
3. Jeżeli statek określony w ust. 1 korzysta z pomocy jednego, lub więcej holowników, nakazane sygnały pokazuje tylko statek holowany.
4. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do statku przewożącego:
   a) naboje i zapalniki zabezpieczone,
   b) małą ilość materiałów wybuchowych o wadze ogólnej nie przekraczającej 9 kg,
   c) materiały wybuchowe o ciężarze łącznym do 450 kg w zatwierdzonym opakowaniu,
   d) rakiety i inne pirotechniczne środki sygnalizacyjne dla własnych potrzeb statku i dla celów ratowniczych,
   e) paliwo płynne dla potrzeb własnych.

§ 22

Holowane urządzenia pływające jak: dźwigi, doki, kafary — pontony, wraki powiny nosić światła nakazane przepisami m. p. d. m. dla statku holowanego.

§ 23

1. Statki i inne urządzenia pływające jak: dźwigi, doki, kafary, pontony i wraki, będące w drodze, które przejściowo nie posiadają zdolności manewrowania albo mają możność manewrowania utrudnioną w takim stopniu, że zagraża to bezpieczeństwu ruchu, powinny nosić sygnały nakazane dla statku, który nie odpowiada za swoje ruchy, stosownie do przepisów m. p. d. m.
2. Jeżeli taki statek albo urządzenie pływające korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników sygnały wymienione w ust. 1 pokazuje tylko statek holowany.

§ 24

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, powinien nosić światła jak statek o napędzie mechanicznym idący samodzielnie.
2. Dopóki trwa połączenie holem, holownik powinien nosić światła nakazane przepisami m. p. d. m. dla statku holującego.

§ 25

1. Pogłębiarki i barki nurkowe w czasie pracy obowiązane są podnieść w dzień po stronie wolnej od przejścia biały romb, między dwiema czerwonymi kulami, a w nocy światła czerwone, białe, czerwone, zawieszone jedno pod drugim.
2. Statki podchodzące do pogłębiarek winny około 500 m przed mijaniem się dać sygnał jeden długi, ostrzegawczy, na co pogłębiarka odpowiada sygnałem jednym długim i jednym krótkim (— •), jeżeli schodzi na prawą stronę, jednym długim i dwoma krótkimi (— • •), jeżeli schodzi na lewą stronę toru wodnego.
3. Barki nurkowe w czasie przebywania nurka pod wodą wywieszają w dzień dodatkowo czerwoną flagę, a w nocy światło czerwone.
4. W przypadku, kiedy barka nurkowa pracuje w bliskości osi toru wodnego stosuje się sygnały zawarte w ust. 2 niniejszego paragrafu.
5. Pogłębiarki i barki nurkowe, które nie godzą się na wymijanie podają sygnał jeden długi i cztery krótkie (— . . . .)

§ 26

1. Statek w drodze, który z powodu swego zanurzenia, długości, tonażu albo innych właściwości korzystać musi z najgłębszego toru wodnego i który nie jest obowiązany do pokazywania sygnałów według § 23 pokazuje u szczytu przedniego masztu lub w miejscu skąd będzie najlepiej widoczne,
   w dzień: czarny walec
   w nocy: poza światłami nakazanymi przepisami m.p.d.m. — dwa światła zielone jedno nad drugim w odległości co najmniej 2 m, umieszczone w lewo od linii stępki statku.
2. Jeżeli taki statek korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników sygnały wymienione w ust. 1 pokazuje tylko statek uprawniony do korzystania z najgłębszego toru drogi wodnej.
3. Wymieniony pod pkt. 1 sygnał podnoszą statki o zanurzeniu większym niż 24', długości powyżej 115 m, lub tonażu ponad 4000 BRT.

§ 27

Statek na mieliźnie powinien poza sygnałami nakazanymi przepisami m.p.d.m. nosić po stronie, po której może nastąpić przejście, sygnały przepisane w § 25 ust. 1.

§ 28

Promy z napędem mechanicznym w drodze noszą w dzień kulę żółtą w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczna, w nocy poza światłami nakazanymi przepisami m.p.d.m., pulsujące światło żółte nad przednim światłem masztowym.

§ 29

1. Łodzie wiosłowe w drodze bez względu na ich przeznaczenie noszą światło białe, umieszczone na dziobie w ten sposób, aby było widoczne dookoła.
2. Łodzie cumownicze, które w czasie wykonywania prac cumowniczych zmuszone są do zdjęcia tego światła, muszą je trzymać stale w pogotowiu i pokazywać w razie potrzeby.
3. Łodzie żaglowe i jachty idące pod żaglami powinny nosić światła nakazane przepisami m.p.d.m., umieszczone w sposób stały.

§ 30

1. Statki poniżej 45,75 m (150 stóp) długości, przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów albo innych urządzeń powinny nosić w pośrodku długości statku jedno światło białe, umieszczone na wysokości górnego pokładu od strony wody, zaś statki długości 45,75 m i więcej — dwa takie same światła umieszczone po jednym na przedniej i rufowej części statku na wysokości górnego pokładu od strony wody.
2. Jeżeli podczas postoju dziób albo rufa statku wystaje na drodze wodnej poza nabrzeże lub pomost, statek powinien nosić na końcowej wystającej części na wysokości górnego pokładu dalsze światło białe.
3. Urządzenia statku przycumowanego wystające poza jego burtę więcej niż 1 m, powinny być oznaczone:
   w dzień: białą chorągiewką,
   w nocy: światłem białym.
4. Z kilku statków przycumowanych burtą o burtę światła przepisane w ust. 1 powinien nosić statek zewnętrzny.
5. Statek o długości 7 m lub więcej, przycumowany wzdłuż burty innego statku zakotwiczonego, powinien nosić od strony wody światła przepisane w ust. 1. Przycumowany wzdłuż burty statek nie nosi światła kotwicznego.

Dział II

SYGNAŁY DŹWIĘKOWE STATKU

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 31

1. Statki i wodnosamoloty na wodzie powinny dawać sygnały dźwiękowe jedynie w przypadkach przewidzianych przepisami m.p.d.m. i przepisami portowymi.
2. Dawanie sygnałów dźwiękowych w innych okolicznościach bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest zabronione.

§ 32

Sygnały dźwiękowe powinny być dawane:
przez statki o napędzie mechanicznym — gwizdkami (buczkiem lub syreną)
przez statki żaglowe — rogiem mgłowym,
przez statki holowane — gwizdkiem lub rogiem mgłowym.

§ 33

1. Statki o napędzie mechanicznym i statki żaglowe o pojemności 20 BRT i więcej powinny być zaopatrzone we właściwe urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej: gwizdek, róg mgłowy, dzwon — zgodnie z przepisami m.p.d.m.
2. Urządzenia do sygnalizacji dźwiękowej muszą posiadać taką siłę akustyczną, aby sygnał był słyszany ze wszystkich stron.

Rozdział II

Sygnały mgłowe

§ 34

Sygnały mgłowe powinny być dawane podczas mgły, oparów, padającego śniegu, ulewnego deszczu lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność podczas dnia i nocy.

§ 35

1. Statek w drodze z maszyną gotową do użycia, który korzysta z pomocy jednego lub więcej holowników, daje sygnały mgłowe jak statek o napędzie mechanicznym idący samodzielnie.
2. Statek holujący daje sygnały mgłowe według przepisów m.p.d.m. tylko wówczas, jeżeli holuje: statek z napędem własnym lecz nie mający maszyny gotowej do użycia albo statek bez własnego napędu.

§ 36

Promy linowe i łańcuchowe w drodze przecinającej tor wodny dają jako sygnał mgłowy: pojedyncze silne uderzenie w dzwon w odstępach co 4—5 sekund.

§ 37

1. Stojące na torze wodnym pogłębiarki, statki nurkowe, z których pracuje nurek, statki ustawione dla oznaczenia wraku albo pracujące przy wrakach i inne urządzenia pływające używane do robót technicznych, które mogą być mijane tylko po jednej stronie, powinny z przerwami nie większymi niż 1 minuta bić gwałtownie w dzwon przez ok. 5 sekund z następującymi po krótkiej przerwie:
   a) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi uderzeniami pojedynczymi w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić po lewej stronie toru wodnego,
   b) pięcioma oddzielnymi i wyraźnymi uderzeniami podwójnymi w dzwon, jeżeli mijanie ich ma nastąpić po prawej stronie toru wodnego.
2. Określenie „prawa i lewa strona toru wodnego" oznacza stronę liczoną od morza.

Rozdział III

Sygnały niebezpieczeństwa i pożaru sygnały ostrzegawcze i porozumiewawcze

§ 38

1. Statek o napędzie mechanicznym będący w drodze, który nagle stracił zdolność manewrowania albo z innych powodów przedstawia sobą niebezpieczeństwo dla innych statków albo też zamierza uprzedzić inne statki o grożącym mu niebezpieczeństwie powinien przy zbliżaniu się innego statku dawać sygnał niebezpieczeństwa trzy po sobie następujące dźwięki jeden długi i dwa krótkie (—..)
2. Sygnał ten powinien być powtarzany w miarę potrzeby.

§ 39

1. Statek, na którym wybuchł pożar albo który jest zagrożony pożarem, powinien z przerwami nie większymi niż 1 minuta dawać 3 następujące po sobie dźwięki: dwa krótkie i jeden długi (..—).
2. Sygnał ten z jednoczesnym nieprzerwanym biciem w dzwon powinien być powtarzany do chwili przybycia pomocy.
   Poza tym należy niezwłocznie alarmować z najbliższego aparatu pożarowego lub telefonicznego.

§ 40

1. Statek powinien dawać sygnały dźwiękowe:
   — dla zwrócenia uwagi innego statku: jeden długi (—),
   — przy wejściu do portu, kanałów, basenów i na ostrych zakrętach 200 m przed przystaniami promów i przed mostami, oraz w miejscach oznaczonych odpowiednimi tablicami: jeden długi (—),
   — na torze wodnym Świnoujście—Szczecin na odcinku od Iny do Starej Świny statek mający zamiar wyprzedzić inny statek podaje sygnał jeden długi, dwa krótkie, jeden długi (—••—), statek, który zezwala na wyprzedzenie, podaje w odpowiedzi sygnał: jeden długi, jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (—•—•), jeżeli wyprzedzanie ma nastąpić z jego lewej burty, statek, który zezwala na wyprzedzanie, podaje w odpowiedzi sygnał: dwa krótkie (..), jeżeli wyprzedzanie ma nastąpić z jego prawej burty, statek który nie godzi się na wyprzedzanie go podaje sygnał: jeden długi, cztery krótkie (—....). Sygnał wyprzedzania musi otrzymać odpowiedź pozytywną lub negatywną od statku, do którego był kierowany,
   — dla zatrzymania statku przez statek specjalnej służby państwowej, dwa długie, dwa krótkie (——••),
   — przy odcumowaniu — statki — jeden długi (—), promy linowe i łańcuchowe kilka następujących po sobie pojedynczych uderzeń w dzwon,

— dla wezwania holownika: jeden długi, jeden krótki, jeden długi (— • —),
— dla potwierdzenia przyjęcia i umocowania holu przez holownik: jeden długi i jeden krótki (— •),
— dla zmniejszenia szybkości holowania: szereg krótkich nie mniej niż 4,
— dla zwiększenia szybkości holowania: powtórzenie sygnału danego dla wskazania, w którym kierunku należy ciągnąć,
— dla rzucenia holu przez holownik na wezwanie statku holowanego: jeden krótki, jeden długi, dwa krótkie (• — • •),
— dla uprzedzenia statku holowanego o konieczności rzucenia holu przez holownik: szereg krótkich nie mniej niż 4,
— dla wezwania cumowników: jeden długi, trzy krótkie, jeden długi (— • • • —),
— dla wezwania funkcjonariusza Wojsk Ochrony Pogranicza, jeden krótki dwa długie (• — —),
— dla wezwania kutra pilotowego do burty: trzy długie (— — —),
— dla wezwania kutra pilotowego do wyjścia na redę: trzy długie, jeden krótki (— — — •),
— dla obsadzenia radiostacji na statku: jeden krótki, jeden długi, jeden krótki (• — •).

2. Przerwa między krótkimi a długimi dźwiękami poszczególnego sygnału dźwiękowego powinna wynosić od 1 do 2 sekund.
3. Sygnał: jeden długi (—) nakazany w miejscach oznaczonych odpowiednimi tablicami, o których mowa w ust. 1, powinien być dany w czasie mijania ustawionej po prawej stronie w kierunku ruchu statku tablicy, przedzielonej przekątną na pole czerwone i białe. Przekątna biegnie od górnego lewego rogu tablicy.

§ 41

1. Przystanie promów powinny być oznaczone tablicami ostrzegawczymi z wyraźnym napisem „PROM" o wysokości liter najmniej 1 m, wykonanym w czarnym kolorze na żółtym tle.
2. Tablice powinny być podwójne i ustawione do siebie pod kątem 68° na słupach o wysokości 3,5 m, w miejscu najlepiej widocznym.
3. Dopóki trwa ruch promowy tablice ostrzegawcze powinny być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. O odstępstwie od konieczności oświetlenia tablic decyduje wyłącznie Kapitanat.
4. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na armatorze promu.

Dział III

ZNAKI I ŚWIATŁA PRZESZKÓD ŻEGLUGOWYCH. SYGNAŁY ZAMKNIĘCIA PORTU LUB PRZEJŚCIA.

§ 42

1. Jeżeli ze względu na bezpieczeństwo statek przed mijaniem wraku obowiązany jest zmniejszyć szybkość a w czasie mijania zatrzymać maszynę, to wrak albo statek ustawiony dla oznaczenia wraku powinien być oznakowany w miejscu skąd będzie najlepiej widoczne, z każdej burty na jednakowej wysokości oraz odległości poziomej przynajmniej 2 m.
   w dzień: kulą zieloną
   w nocy: światłem zielonym.
2. Strona, po której mijanie jest zabronione, powinna być oznaczona w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne,
   w dzień: flagą czerwoną nad kulą zieloną
   w nocy: światłem czerwonym nad światłem zielonym.

§ 43

Na urządzeniach lądowych i przycumowanych urządzeniach pływających wymagających ochrony w związku z ruchem statków, mogą być za zezwoleniem Kapitanatu Portu stosowane następujące sygnały ostrzegawcze:
   w dzień: flaga czerwona
   w nocy: światło czerwone

§ 44

1. Statek powinien się niezwłocznie zatrzymać, jeżeli z lądu, mostu lub innego statku podany będzie sygnał poruszany pionowo:
   w dzień: flagą czerwoną
   w nocy: światłem czerwonym
2. Dalsza podróż dozwolona jest dopiero wówczas, jeżeli z tego samego miejsca, z którego dano sygnał zatrzymania (ust. 1), dany będzie sygnał poruszany pionowo:
   w dzień: flagą zieloną
   w nocy: światłem zielonym
3. Kapitanat Portu może ustalić specjalne sygnały regulujące porządek zatrzymania i dobijania do miejsca, w którym odbywa się kontrola.

§ 45

1. W razie poważnych wypadków wskazuje się bezwzględny zakaz wejścia statków do portu:
   w dzień: przez trzy kule jedna nad drugą na jednej linii pionowej,
   w nocy: przez trzy światła czerwone jedno nad drugim na jednej linii pionowej.
2. W normalnych okolicznościach eksploatacji wskazuje się:
   a — zakaz wejścia statku do portu
      w dzień: przez stożek skierowany wierzchołkiem do góry, umieszczony między dwiema kulami na jednej linii pionowej,
      w nocy: przez światło białe umieszczone między dwoma światłami czerwonymi na jednej linii pionowej,
   b — zakaz wyjścia statku z portu:
      w dzień: przez stożek skierowany wierzchołkiem do góry i umieszczony między dwoma stożkami z wierzchołkami na dół na jednej linii pionowej,
      w nocy: przez światło białe umieszczone między dwoma światłami zielonymi na jednej linii pionowej,
   c — zakaz wejścia i wyjścia jak również wstrzymania ruchu statków w całym porcie:
      w dzień: przez stożek skierowany wierzchołkiem do góry i mający nad sobą stożek z wierzchołkiem na dół, a pod sobą kulę,
      w nocy: przez światło białe mające nad sobą światło zielone, a pod sobą światło czerwone.
3. Zakazy wymienione w niniejszym paragrafie nie dotyczą:
   a) w przypadkach określonych w ust. 1 i ust. 2 litera „c" statków, które uzyskały specjalne zezwolenie Kapitanatu Portu,
   b) w przypadkach określonych w ust. 2 lit. a i b statków, będących w służbie kapitanatu portu, portowych organów sanitarnych, celnych, pilotowych, ratowniczych oraz holowników portowych w porcie macierzystym nie holujących innych jednostek.
4. Sygnały podnosi się na masztach sygnałowych kapitanatów portów lub punktach obserwacyjnych na takiej wysokości, aby unikać pomieszania tych sygnałów z innymi światłami lub sygnałami portowymi.

§ 46

W razie zamknięcia części drogi wodnej lub poszczególnego basenu wywiesza się w punktach zamknięcia po obu stronach w miejscu, skąd będzie najlepiej widoczne, sygnał zamknięcia, który stanowią:
   w dzień: flaga czerwona, kula zielona, flaga czerwona
   w nocy: trzy światła — czerwone, zielone, czerwone.
Sygnały te wywiesza się w linii pionowej w odstępach 1 m pomiędzy poszczególnymi znakami i światłami.

CZĘŚĆ III

Pilotaż, holowanie, cumowanie

Dział I.

PILOTAŻ

Rozdział I

Pilotaż portowy i trasowy

A. Postanowienia ogólne

§ 47

1. Pilotaż portowy w portach Szczecin ze Świnoujściem oraz pilotaż trasowy na torze wodnym Świnoujście—Szczecin wykonuje Zarząd Portu pod nadzorem Ka-

pitanatu Portu. Pilotaż portowy w pozostałych portach wykonują w miarę potrzeby Kapitanaty Portów.
2. Kwalifikacje zawodowe pilotów regulują odrębne przepisy.

§ 48

Każdy statek korzystający z usług pilota powinien być obsadzony przez odpowiedniego kierownika i wystarczającą ilość kwalifikowanej załogi:

§ 49

1. Pilot udziela kierownikowi pilotowanego statku pomocy i porad nawigacyjnych w kierowaniu statkiem na wodach, na których pełni służbę.
2. Kierownictwo i odpowiedzialność za statek pilotowany pozostaje przy kierowniku statku nawet wtedy, gdy kierownik upoważnił pilota do bezpośredniego wydawania rozkazów. Pilot jednakże odpowiada za przekroczenie maksymalnie dozwolonej szybkości statku, ustalonej w § 129 niniejszego zarządzenia, gdy bez ważnej przyczyny doradził nadmierną szybkość lub dozwoloną szybkość sam przekroczył.
3. Kierownik Statku pilotowanego jest obowiązany kontrolować w miarę możliwości rady pilota i w razie potrzeby zmienić rozkaz wydany przez pilota.
4. Pilot obowiązany jest odmówić przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli:
   a) statek ma zanurzenie większe, aniżeli pozwala na bezpieczną żeglugę głębokość portu i toru wodnego,
   b) statkowi grozi zatonięcie,
   c) statek przy wyjściu z portu jest przeładowany lub ma niebezpieczny przechył,
   d) statek przy wejściu do portu ma niebezpieczną stateczność.
5. Pilot może odmówić przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, jeżeli uzna, że statek nie odpowiada warunkom niezbędnym dla bezpiecznego rozpoczęcia manewru.
6. O zaistnieniu przypadku uzasadniającego odmowę przystąpienia do wykonywania usług pilotowych, pilot obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu i postąpić stosownie do otrzymanych dyspozycji.

§ 50

Statek na redzie wzywa pilota:
w dzień: a) flagą „G" lub sygnałem flagowym „PT" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich wywieszonym w przedniej części statku,
b) sygnałem dźwiękowym: dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — •),
w nocy: a) światłem białym pokazywanym przez około 5 sekund z przerwą około 2 sekund, nadanym w kierunku wieży obserwacyjnej Kapitanatu Portu albo światłem pilotowym rozblaskowym (blue light) albo sygnałem świetlnym „PT" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich oraz
b) sygnałem dźwiękowym jak w dzień.

§ 51

1. Dla przyjęcia pilota kierownik statku powinien odpowiednio zmniejszyć szybkość statku albo zatrzymać statek i tak go ustawić do fali, aby umożliwić pilotowi bezpieczne wejście na statek.
2. Postanowienia powyższe mają odpowiednie zastosowanie przy zejściu pilota ze statku.

§ 52

1. Statki przy przyjmowaniu pilota powinny stosować się do następujących wymagań dotyczących drabinek pilotowych:
   a) drabinka powinna być utrzymana w dobrym stanie i używana w miarę możliwości jedynie do przyjmowania i zdawania pilota i innych osób,
   b) drabinka powinna być dostatecznie długa i mocna i tak wyłożona i zamocowana, aby się nie oberwała przy wejściu na nią,
   c) szczeble drabinki powinny być dostatecznie szerokie,
   d) o ile warunki tego wymagają, wraz z drabinką pilotową powinny być użyte dwie należycie przymocowane liny do trzymania się,
   e) drabinka powinna być wyposażona w poprzeczne listwy podłużne umieszczone w takich odstępach, aby drabinka się nie skręcała.
2. Opuszczenie drabinki powinno się odbywać pod nadzorem oficera wachtowego.
3. Przy drabince po jej opuszczeniu powinno być umieszczone koło ratunkowe z rzutką.
4. Miejsce zawieszania drabinki na burcie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone. Poza tym powinny być przewidziane środki, aby pilot mógł zejść bezpiecznie ze szczytu drabinki na pokład statku.
5. Zabrania się:
   a) używania drabinek wykazujących uszkodzenie szczebli, zmianę położenia szczebli, brak szczebli lub uszkodzenia lin,
   b) umocowanie drabinki przez zahaczenie o szczebel.

§ 53

1. Jeżeli z powodu ciężkich warunków pogodowych na morzu pilot nie może przejść na statek, statek pilotowy powinien dawać
   w dzień: sygnał flagowy „JT" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,
   w nocy: litery „JT" światłem według kodu Mors'a (• — — — przerwa —).
   Statek pilotowy prowadzi wówczas statek ku wejściu portowemu do miejsca, w którym pilot może bezpiecznie przejść na statek.
2. Jeżeli warunki pogodowe określone w ust. 1 zachodzą przy wyjściu statku na morze, pilot schodzi ze statku jeszcze pod osłoną falochronu, a statek pilotowy prowadzi statek na redę.
3. Statek prowadzony w sposób określony w ust. 1 i 2 powinien iść śladem statku pilotowego w bezpiecznej odległości jednak nie większej niż 100 m.
4. Jeżeli pogoda uniemożliwia zastosowanie postanowień ust. 1 i 2 Kapitan Portu wstrzyma pilotowanie statków.
5. Kapitan Portu ustala w drodze zarządzenia:
   a) jakie warunki pogodowe na morzu uważać należy za ciężkie w rozumieniu ust. 1,
   b) miejsce i postępowanie przy obsadzaniu statków przez pilota w zależności od wielkości statków, stanu jego załadowania, kierunku wiatru i stanu morza na redzie.

§ 54

1. Natychmiast po przyjęciu pilota kierownik statku lub jego zastępca obowiązany jest podać pilotowi:
   a) tonaż statku, długość i szerokość statku, zanurzenie na dziobie i rufie, charakterystykę śruby okrętowej (prawo- lub lewoskrętna) szybkość statku przy wszelkich biegach maszyny, czas wykonywania manewru z biegu „naprzód" na bieg „wstecz" promień cyrkulacji, zdolność manewrowania statku oraz stan i braki maszyn i urządzeń sterowych nadto
   b) rodzaj ładunku,
   c) ilość załogi i pasażerów — ich stan zdrowotny oraz przypadki zachorowań w czasie podróży na choroby zakaźne albo podejrzane o zakaźność i wynikłe z tego powodu wypadki śmierci.
2. Jeżeli statek jest załadowany materiałem wybuchowym lub łatwopalnymi płynami, kierownik statku jest obowiązany postąpić według zarządzeń pilota.
3. W razie stwierdzenia lub podejrzenia, że na statku znajdują się chorzy na choroby zakaźne albo, że w czasie podróży od ostatniego portu nastąpił na statku zgon na chorobę zakaźną lub podejrzaną o zakaźność, pilot przed wprowadzeniem statku do portu zawiadamia drogą radiową lub w inny sposób portowego inspektora sanitarnego i uzależni wprowadzenie statku do portu od jego decyzji. Do czasu uzyskania decyzji portowego inspektora sanitarnego pilot zabroni załodze i pasażerom wszelkiej styczności z lądem i innymi statkami.

B. Postanowienia szczególne dla portów Szczecin ze Świnoujściem oraz dla toru wodnego Świnoujście—Szczecin.

§ 55

1. Wszystkie statki na obszarze portów Szczecin ze Świnoujściem oraz na torze wodnym Świnoujście—Szczecin, bez względu na posługiwanie się pomocą holowniczą,

obowiązane są korzystać z usług pilota, o ile dalsze przepisy nie stanowią inaczej.

2. Zamówienie pilota dla statku wchodzącego do portu dokonuje kapitan statku. Agent lub makler ma obowiązek zawiadamiania kapitanatu portu bezzwłocznie po otrzymaniu wiadomości o mającym nastąpić przybyciu statku.
3. Korzystanie z usług pilota portowego i trasowego nie obowiązuje na obszarze wodnym administrowanym przez stocznie.

§ 56

1. Z zastrzeżeniem postanowień § 57 zwolnione są od obowiązkowego pilotażu następujące statki:
   a) statki specjalnej służby państwowej oraz polskie statki hydrograficzne i naukowo-badawcze,
   b) statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej i osłoniętej,
   c) polskie statki rybackie o pojemności poniżej 750 BRT na obszarze portu macierzystego,
   d) holowniki i statki ratownicze, bazujące w portach Szczecin i Świnoujście,
   e) statki bezpokładowe i barki portowe,
   f) statki szkolne, o ile nie służą jednocześnie do celów zarobkowych oraz jachty krajowe i zagraniczne należące do jacht klubów,
   g) statki o pojemności 150 BRT lub o zanurzeniu poniżej 8′ poruszające się na obszarze wodnym Szczecin—Świnoujście (2,44 m),
   h) statki o pojemności poniżej 100 NRT, poruszające się na obszarze wodnym Świnoujście—Szczecin,
   i) statki, których kierownicy otrzymali stałe lub jednorazowe zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście lub wyjście albo zmianę miejsca postoju bez pilota na obszarze danego portu.
2. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem żeglugi Kapitanat Portu może w drodze zarządzenia zawiesić doraźnie albo na czas określony zwolnienia przewidziane w ust. 1 w odniesieniu do wszystkich lub niektórych rodzajów statków, jak również w odniesieniu do poszczególnego statku.
   Zarządzenie Kapitanatu Portu, o ile nie ma charakteru doraźnego albo nie dotyczy poszczególnego statku, powinno być ogłoszone w „Wiadomościach Żeglarskich".
3. Statki na wejściu zwolnione od pilotażu w myśl ust. 1 lit. — h podają przy zbliżaniu się do redy i wejść portowych sygnał
   w dzień: flagą „H" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, podniesioną do połowy wysokości,
   w nocy: literą „H" światłem według kodu Mors'a (• • • •).
4. Zasady i tryb udzielania zwolnień o których mowa w ust. 1 lit. i i ich cofnięcia regulują odrębne przepisy.

§ 57

Przepis § 56 ust. 1 bez względu na rodzaj, pojemność i zanurzenie statku nie odnosi się do:

1. następujących statków, wchodzących do portu:
   a) statków z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych, zbiornikowców nieodgazowanych po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa,
   b) statków, które z powodu awarii mają przecieki w żywej części kadłuba, albo na których w czasie podróży powstał pożar,
   c) statków nadmiernie przegłębionych na dziób albo wykazujących niebezpieczny przechył,
   d) statków, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczanie wód portowych.
2. Wychodzących z portu statków z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowców nieodgazowanych po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa.

§ 58

1. Pilotaż obowiązuje:
   w odniesieniu do statków wymienionych w § 57 pkt. 1 oraz do innych statków objętych obowiązkowym pilotażem,
   a — na wejściu do portu — od miejsca postoju na redzie do miejsca zacumowania,
   b — na wyjściu z portu — od odcumowania do wyprowadzenia statku na redę.

§ 59

1. Statki objęte pilotażem obowiązane są korzystać z usług pilota również przy zmianie miejsca postoju na wewnętrznym obszarze wodnym portu z wyjątkiem przypadku przeciągania się:
   a — statku na linach przy tym samym wolnym nabrzeżu w granicach jednego miejsca postoju, tj. jednej długości statku do przodu lub do tyłu,
   b — statku poniżej 1000 BRT na linach ponad granice określone pod a), jeżeli nabrzeże jest wolne i panuje sprzyjająca pogoda.
2. Przeciąganie się statku wzdłuż innych statków albo przeciąganie się statku ponad swoją długość wzdłuż nabrzeża przy wiatrach wiejących od nabrzeża w kierunku na basen o sile przekraczającej 5° B oraz mijanie w czasie przeciągania się innych statków stojących przy tym samym nabrzeżu dozwolone jest niezależnie od wielkości przeciągającego się statku tylko w obecności pilota i cumowników i przy gotowej do natychmiastowego użycia maszynie statku.

Rozdział II

Pilotaż stoczniowy

§ 60

Kapitan Portu w porozumieniu z kierownictwem stoczni ustali rodzaje statków i przypadki, w których statki poruszające się na akwenach stoczniowych obowiązane są do korzystania z usług pilota stoczniowego.

§ 61

1. Pilot stoczniowy powinien posiadać kwalifikacje przepisane dla pilota portowego oraz zezwolenie Kapitana Portu na wykonywanie czynności pilota na akwenie stoczniowym.
2. Zasady i tryb udzielania zezwoleń, o których mowa w ust. 1 i ich cofnięcia regulują odrębne przepisy.

Dział II

HOLOWANIE

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 62

1. Usługi holownicze, o ile są obowiązkowe, wykonywane są na obszarze Świnoujście — Szczecin na zasadach wyłączności przez Zarząd Portu w ramach zawartej umowy holowniczej.
2. Przepisu ust. 1 o wyłączności usług holowniczych nie stosuje się do holowania:
   a) polskich holowników i statków ratowniczych,
   b) statków zatrudnionych przy budowie i utrzymaniu portu i jego urządzeń oraz statków żeglugi portowej, jeżeli są holowane przez holowniki własnego przedsiębiorstwa — z wyjątkiem statków bez własnego napędu o pojemności 1000 BRT lub więcej,
   c) polskich statków rybackich poniżej 100 BRT,
   d) statków rzecznych,
   e) statków na akwenie administrowanym przez stocznię.

§ 63

1. Moc maszyn holownika powinna odpowiadać wielkości holowanego statku i istniejącym okolicznościom i warunkom holowania.
2. Wykonywanie czynności holowniczych przez statki towarowe i pasażerskie jest zabronione z wyjątkiem przypadku niesienia pomocy w niebezpieczeństwie morskim.

§ 64

1. Statek holowany powinien mieć na pokładzie odpowiednio wykwalifikowaną załogę z kierownikiem posiadającym uprawnienia do kierowania statkiem holowanym. Na statku zaopatrzonym w ster — ster musi być obsłużony przez doświadczonego marynarza, zaś kierownik powinien się znajdować w takim miejscu, gdzie będzie najbardziej potrzebny.

2. Urządzenia pływające szczególnie trudne do manewrowania jak doki, duże pontony i wraki powinny podczas holowania posiadać załogę, której ilość i kwalifikacje kierownika na czas holowania ustala każdorazowo Szczeciński Urząd Morski na wniosek armatora.

§ 65

Przed przystąpieniem do holowania kierownik statku holowanego i pilot powinni sposób użycia holownika uzgodnić między sobą a nadto z kierownikiem holownika.

§ 66

1. W skład zespołu holowniczego poruszającego się na wewnętrznym obszarze wodnym portu nie może wchodzić więcej aniżeli jedna jednostka holowana. Holowanie dwóch lub więcej jednostek w zespole dopuszczalne jest wyłącznie za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu.
2. Jednostka holowana na wodach portowych powinna być prowadzona na krótkim holu, a gdy steru nie posiada — umocowana wzdłuż burty holownika, o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania. Przy burcie holownika może być holowana tylko jedna jednostka. Holownikowi nie wolno wówczas ciągnąć za sobą dalszej jednostki.
3. Do holowania jednostek bez steru i trudnych do manewrowania powinny być użyte dwa lub więcej holowniki, jeden z dziobu, a drugi — z rufy lub przy burcie holowanej jednostki.
4. „krótki hol” o którym mowa w ust. 2, oznacza przy holowaniu statków o długości poniżej 20 m — linę nie dłuższą niż 5 m licząc od rufy do dziobu, a przy holowaniu statków o długości 20 m lub więcej — linę o takiej długości — która zapewni sprawne i bezpieczne manewrowanie zespołu holowniczego.

§ 67

1. Bez wyraźnego polecenia lub zgody kierownika statku holowanego albo pilota holownik nie może opuścić statku nawet wówczas, gdy mu tylko asystuje. W razie konieczności rzucenia holu holownik jest obowiązany uprzedzić o tym statek holowany.
2. Kierownik holownika podczas holowania winien znajdować się w miejscu nieosłoniętym by mógł słyszeć sygnały statku holowanego i widzieć obiekt holowany.
3. Hol może być przedwcześnie zrzucony przez holownik jedynie w wypadku rzeczywistego niebezpieczeństwa holownika.
4. Po puszczeniu holu dziobowego holownik powinien ustąpić z drogi statku holowanego dla umożliwienia mu swobodnego manewrowania.

§ 68

Zabrania się:
a) używania przy holowaniu zbiornikowców, przewożących płyny łatwopalne należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiorników nieodgazowanych po tych płynach, lin mogących spowodować zaiskrzenie,
b) doczepiania do statku, będącego w drodze, łodzi wiosłowych i statków sportowych, na których znajdują się ludzie. Nie dotyczy to łodzi cumowniczych pod warunkiem otrzymania pozwolenia kierownika statku.

§ 69

Holowniki stojące w pogotowiu obowiązane są wykonywać stale należyty nasłuch nadawanych sygnałów wzywających pomocy holowniczej.

§ 70

1. Kapitanat Portu i pilot zarządzić mogą użycie przez statek, holowników — w ilości innej niż określono w przepisach szczególnych jeżeli tego wymagają względy bezpieczeństwa, a w szczególności bezpieczeństwo statku holowanego, albo urządzeń portowych lub innych urządzeń pływających.
2. Gdy manewrowanie statku bez pomocy holownika wstrzymuje, lub utrudnia ruch albo manewry innych statków czy też zbytnio się przedłuża, statek jest obowiązany na zarządzenie Kapitanatu Portu lub żądanie pilota użyć pomocy holowniczej według udzielonych wskazań.

§ 71

Statki, które dla bezpiecznego wejścia do portu muszą być holowane mogą być wprowadzone do portu tylko wtedy, gdy stan morza na redzie pozwala na podanie holu.

§ 71 a

1. Kierownictwo nawigacyjne zespołu holowniczego należy do kapitana statku holowanego, chyba, że z umowy lub okoliczność wynika co innego.
2. W wypadku holowania barek, dźwigów pływających, sprzętu pomocniczego itp., odpowiedzialność za bezpieczeństwo zespołu holowniczego spoczywa na kierowniku holownika.
3. W wypadku użycia większej ilości holowników podczas holowania jednostek wymienionych w ust. 2 tegoż paragrafu armator względnie armatorzy holowników ustanowią odpowiedzialnego kierownika zespołu holowniczego.

Rozdział II

Postanowienia szczególne dla portu Szczecin ze Świnoujściem oraz dla toru wodnego Świnoujście—Szczecin

§ 72

W porcie Szczecin obowiązane są posługiwać się:
1. pomocą jednego holownika
   a) statki o pojemności 1500 BRT lub więcej albo o zanurzeniu większym niż 5,49 m (18 stóp),
   b) statki o długości 100 m lub więcej,
   c) statki o pojemności 1000 BRT lub więcej albo zanurzeniu większym niż 4,88 m (16 stóp) jeżeli poruszają się w części portu obejmującej kanał Dębicki, rzekę Duńczycę od Kanału Dębickiego do Przemysłowego, basenu Nowy Port, Kanał Przemysłowy oraz rzekę Parnicę,
   d) statki bez własnego napędu o pojemności poniżej 500 BRT,
   e) statki o pojemności 500 BRT lub więcej idące z prądem pod mostami,
   f) statki nie wymienione pod literami „a” do „e” na zarządzenie Kapitanatu Portu lub na żądanie pilota, jeżeli siła wiatru przekracza 4° B lub wymaga tego manewr.
2. pomocą dwóch holowników:
   a) statki o pojemności 4000 BRT lub więcej albo zanurzeniu większym niż 7,32 m (24 stóp),
   b) statki o długości 115 m lub więcej,
   c) statki bez własnego napędu o pojemności 500 BRT lub więcej,
   d) urządzenia pływające bez steru trudne do manewrowania,
   e) statki nie wymienione w ust. 2 lit. „a” do „d” na zarządzenie Kapitanatu Portu lub na żądanie pilota, jeżeli siła wiatru przekracza 6° B lub wymaga tego manewr.
3. pomocą trzech holowników:
   a) zbiornikowce o pojemności 4000 BRT lub więcej z ładunkiem płynów łatwopalnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa albo nieodgazowane po tych płynach.

§ 73

W porcie Świnoujście statki cumujące lub odcumowujące obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą stosownie do § 72 ust. 1 litery: a, b, d, e, f oraz ust. 2 i 3.

§ 74

Statki o pojemności 10.000 BRT lub więcej, albo o długości 175 m lub więcej, idące torem wodnym Szczecin—Świnoujście, obowiązane są posługiwać się pomocą co najmniej jednego holownika.

§ 75

Posługiwanie się pomocą holowniczą obowiązuje:
1. Na obszarze portu Szczecin w odniesieniu do statków wymienionych w § 72 ust. 1 litery a, b, d, e, f, oraz ust. 2 i 3 — na wejściu do portu, od północnego cypla nabrzeża KRA do chwili przycumowania wewnątrz portu,

na wyjściu z portu od chwili rzucenia cum do chwili minięcia północnego cypla nabrzeża KRA.

2. Na obszarze portu Świnoujście w odniesieniu do statków wymienionych w § 74
— na wejściu do portu — co najmniej 500 m przed główką wschodniego falochronu do chwili zacumowania wewnątrz portu,
— na wyjściu z portu od chwili rzucenia cum do chwili wyjścia na zewnętrzny obszar portu co najmniej 500 m poza główką wschodniego falochronu.

§ 76

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa — bez względu na pojemność i zanurzenie statku — obowiązane są posługiwać się pomocą holowniczą stosownie do § 75, pkt 1 i 2 oraz przy zmianie miejsca postoju statku wewnątrz portu.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 Kapitanat Portu określi każdorazowo ilość holowników, która powinna być użyta przy holowaniu.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają zastosowanie wówczas, gdy przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej.

§ 77

Zespoły holownicze barek idące tranzytem z Regalicy na Zalew Szczeciński lub odwrotnie powinny przechodzić przez jezioro Dąbskie, Inski Nurt i dalej zachodnią stroną Odry przez Ciasny Nurt, Wąski Nurt do Trzebieży. Zespoły holownicze idące z portu Szczecin zaczynają lewostronny ruch od południowego cypla wyspy Czajczej przez Przesmyk Skolwiński i Ciasny Nurt.

Przejście toru wodnego z prawej strony na lewą dozwolone jest jedynie przed wyspą Czajczą i Inskim Nurtem, a z lewej na prawą w nabieżniku wyjściowym z Trzebieży na Zalew Szczeciński.

§ 78

1. Większe zestawy holownicze winny być rozwiązane przed wyjściem na obszar portu w miejscach wyznaczonych przez Kapitanat Portu.
2. W razie złej pogody lub bocznego wiatru oraz w nocy Kapitanat Portu może wstrzymać ruch wszystkich zespołów holowniczych lub zarządzić przymus pilotowania.

§ 79

1. Holowanie statków bez własnego napędu może odbywać się w zasadzie tylko w porze dziennej za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu.
Przy dobrych warunkach nawigacyjnych Kapitanat Portu może w drodze wyjątku zezwolić na holowanie również w porze nocnej.
2. Zabrania się holowania statków bez własnego napędu obok zbiornikowców z ładunkiem płynów łatwopalnych należących do I i II klasy niebezpieczeństwa lub nieodgazowanych po tych płynach.
3. Zabrania się holowania wymienionych wyżej w ust. 2 zbiornikowców obok zbiornikowców z ładunkiem tychże materiałów niebezpiecznych zacumowanych do nabrzeża. Zbiornikowce przebywające w porcie winny po zacumowaniu mieć dodatkowe liny przynajmniej po jednej z dziobu i rufy, zwisające nad wodą a służące w razie pożaru do bezzwłocznego holowania.

§ 80

1. Tratwy na obszarze portów i torach wodnych mogą być holowane za każdorazowym zezwoleniem i na warunkach określonych przez Kapitanat Portu.
2. Holowane tratwy winny być zaopatrzone w obowiązujący sprzęt oraz towarzyszącą łódź.
3. Na tratwach winny znajdować się co najmniej dwie osoby biegłe w prowadzeniu tratew.
4. W nocy muszą one być oświetlone z tyłu trzema białymi światłami umieszczonymi poziomo w odległości nie mniejszej jak 1,5 m i wysokości 3 m.

Dział III
CUMOWANIE

Rozdział I
Postanowienia ogólne

§ 81

1. Usługi cumownicze o ile są obowiązkowe, wykonywane są na obszarze portu Szczecin—Świnoujście na zasadach wyłączności przez Zarząd Portu w ramach zawartej umowy cumowniczej.
2. Przepisu ust. 1 o wyłączności usług cumowniczych nie stosuje się do:
a) polskich holowników i statków ratowniczych,
b) statków i urządzeń pływających zatrudnionych przy budowie i utrzymaniu portu i jego urządzeń albo przeznaczonych do wykonywania czynności gospodarczych w porcie,
c) statków żeglugi portowej,
d) statków pasażerskich żeglugi przybrzeżnej i osłoniętej,
e) statków rybackich dobijających lub odbijających od nabrzeży i pomostów zarządzanych przez przedsiębiorstwa rybołówstwa morskiego,
f) statków na akwenie administrowanym przez stocznie.

§ 82

1. Statek powinien być przycumowany w sposób prawidłowy i zapewniający bezpieczeństwo statku przycumowanego i innych statków i urządzeń portowych.
2. Wszystkie prace związane z cumowaniem powinny się odbywać pod osobistym nadzorem kierownika statku albo oficera pokładowego.
3. Przechodzenie lub przeskakiwanie ze statku na ląd, zanim statek się zatrzyma i zetknie z lądem jest zabronione.

§ 83

1. Cumy użyte do umocowania statku powinny być dostatecznie wytrzymałe.
2. Podawanie cum bez rzutki dozwolone jest tylko na odległość do 2 m.
3. Rzutka powinna być zakończona woreczkiem z piaskiem o ciężarze nie przekraczającym 0,5 kg.
4. Rozpoczęcie wybierania liny może nastąpić dopiero po otrzymaniu sygnału, że lina została prawidłowo zamocowana.
5. Zabrania się używania cum uszkodzonych, skręconych lub posiadających supły.
6. Przy cumowaniu zbiornikowców przewożących płyny łatwopalne należące do I i II klasy niebezpieczeństwa oraz zbiornikowców nieodgazowanych po tych płynach, nie wolno używać lin mogących spowodować zaiskrzenie.

§ 84

1. W przypadku zawożenia cum łodzią należy na pokładzie statku przygotować liny cumownicze takiej długości, aby łódź mogła bez przeszkód dowieść linę do miejsca zacumowania.
2. Zabrania się wybierania zawiezionej łodzią liny cumowniczej do czasu jej zamocowania, zejścia cumownika i odejścia łodzi od stanowiska cumowniczego.

§ 85

1. Cumy powinny być zakładane na pachołki, pierścienie lub słupy, do tego przeznaczone i w ten sposób, aby w razie potrzeby mogły być łatwo zrzucane. Statki stojące przy dalbach powinny zakładać cumy dookoła dalby albo na pachoł wbudowany w dalbę.
2. Zabrania się cumowania statku do pojedyńczych pali, dalb, konstrukcji pomostów pali ochronnych, belek odbojowych i do stałych lub pływających znaków nawigacyjnych jak również zakładania lin stalowych na drewniane pachołki i słupy.

§ 86

1. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na należyte zacumowanie do niego statku dostawionego.
2. Statek obowiązany jest przyjąć lub oddać cumy obsługujących go jednostek taboru portowego.

3. Statki stojące przy tym samym nabrzeżu w większych odstępach powinny na zarządzenie Kapitanatu Portu zmniejszyć odstępy do wskazanych granic.

§ 87

1. Statki przycumowane do nabrzeży, falochronów, pomostów, dalb i innych stanowisk cumowniczych jak również statki przycumowane burtą o burtę powinny w miejscach tarcia rozmieszczać elastyczne odbijacze w odpowiedniej ilości i o dostatecznej wytrzymałości. W zależności od stanu wody lub załadowania statku cumy powinny być wybierane albo luzowane dla ochrony stanowiska cumowniczego.

§ 88

1. Z wyjątkiem lin holowniczych — rozpinanie lin w poprzek basenu, kanału portowego lub toru wodnego dozwolone jest tylko w razie nieodzownej potrzeby i za uprzednim zezwoleniem Kapitanatu Portu. Liny takie powinny być usuwane natychmiast po ustaniu potrzeby, a ponadto w czasie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczające widzialność. Każda zmiana pozycji liny powinna być bezzwłocznie podana do wiadomości Kapitanatu Portu.
2. Każda lina z wyjątkiem holowniczej przecinająca chociażby częściowo drogę wodną, powinna być oznaczona
   w dzień: dwoma flagami czerwonymi,
   w nocy: dwoma światłami czerwonymi umieszczonymi poziomo w odległości 3 m między poszczególnymi znakami i światłami.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do linek pomiarowych rozciągniętych w czasie prac sondażowych. Linki te powinny być każdorazowo luzowane w porę przy zbliżaniu się innego statku.

§ 89

Cumy obce mogą być zdejmowane tylko na zarządzenie Kapitanatu Portu a w razie pilnej potrzeby — dopiero po uprzednim zawiadomieniu kierownika statku, jego zastępcy albo osoby sprawującej dozór nad statkiem.

Zdjęte cumy powinny być założone na nowo w sposób prawidłowy natychmiast po ustaniu powodu ich zdjęcia.

Rozdział II

Postanowienia szczególne dla portu Szczecin ze Świnoujściem

§ 90

1. Przy cumowaniu i odcumowaniu na obszarze portu Szczecin ze Świnoujściem statki obowiązane są posługiwać się na lądzie pomocą cumowników portowych.
2. Od obowiązku tego są zwolnione statki o pojemności poniżej 100 BRT z zastrzeżeniem zawartym w § 59 ust. 2.
3. Nadzór nad pracami cumowniczymi sprawują bosmani portu jako funkcjonariusze Kapitanatu Portu.

§ 91

1. Ilość cumowników do obsługi statku przy cumowaniu i odcumowaniu w zależności od wielkości statku i warunków atmosferycznych powinna odpowiadać normom ustalonym w podanej niżej tabeli:

Warunki atmosferyczne	Ilość cumowników					Statki powyżej 10000 BRT
	statki od 100 do 1000 BRT	statki od 1000 do 2000 BRT	statki od 2000 do 5000 BRT	statki od 5000 do 8000 BRT	statki od 8000 do 10000 BRT	
przy wietrze do 5°B	2	3	4	5	6	ustala każdorazowo Kapitanat Portu
przy wietrze ponad 5°B do 7°B	3	3	5	6	7	„
przy wietrze ponad 7°B	3	4	6	7	8	„

2. Ilość cumowników wymienionych w tabeli może być przy pomyślnych warunkach pogody i uwzględnieniu innych warunków manewru zmniejszona za zgodą Kapitanatu Portu o jednego cumownika.

§ 92

1. Przy dobijaniu statku o pojemności 5000 BRT lub więcej oraz przy dobijaniu statku o pojemności 2000 BRT lub więcej przy wietrze o sile ponad 5° B powinna w cumowaniu brać udział motorówka cumownicza ze stałą załogą.
2. Motorówka cumownicza powinna brać udział w cumowaniu i odcumowaniu przy dobijaniu i odbijaniu statku od dalb bez względu na siłę wiatru i pojemność statku.

§ 93

W przypadku cumowania lub odcumowania statku bez własnego napędu trudnego do manewrowania a w szczególności statku „nie odpowiadającego za swoje ruchy", ilość cumowników i potrzebę udziału motorówki cumowniczej ustala każdorazowo Kapitanat Portu.

CZĘŚĆ IV

Ruch, postój i odprawa statków.
Ratownictwo statków.

Dział I

PORZĄDEK RUCHU STATKÓW

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 94

1. Dla postoju na redzie statki zatrzymują się na wyznaczonym na ten cel obszarze (kotwicowisku) w odpowiedniej odległości od torów wodnych, zapewniającej całkowicie bezpieczeństwo dla ruchu statków wchodzących i wychodzących z portu.
2. Na obszarze portów rybackich kotwicowisko wyznacza Kapitanat Portu.
3. Przy przyjmowaniu lub wysadzaniu ze statku będącego w drodze albo stojącego na kotwicy osób urzędowych albo innych osób poza pilotem uprawnionych do wejścia na statek mają odpowiednie zastosowanie przepisy §§ 51 i 52.

§ 95

1. Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa, oraz zbiornikowce nieodgazowane po tych płynach powinny dla postoju na redzie wybrać miejsce zakotwiczenia w odpowiedniej odległości bezpiecznej dla innych statków.
2. W przypadku przymusowego zatrzymania się na torze wodnym statki te powinny zachować odległość bezpieczną dla innych statków, budynków i urządzeń portowych.

§ 96

1. Następujące statki uzyskać muszą każdorazowo zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście do portu:
   a) statki z ładunkiem materiałów wybuchowych i łatwopalnych, oraz zbiornikowce nieodgazowane po płynach należących do I i II klasy niebezpieczeństwa,
   b) statki z wyłowionym niebezpiecznym materiałem wojskowym na holu jak miny, torpedy, amunicja, jeżeli dla statków z takimi materiałami nie zostały wyznaczone w porcie oddzielne miejsca dobicia,
   c) statki, które z powodu awarii mają przecieki w żywej części kadłuba albo na których w czasie podróży powstał pożar,
   d) statki nadmiernie przegłębione na dziób albo wykazujące niebezpieczny przechył,
   e) statki, które z powodu doznanych uszkodzeń spowodować mogą zanieczyszczenia wód portowych,
   f) specjalne urządzenia pływające jak: doki i magazyny, pływające dźwigi, kafary i rusztowania pływające.

TABELA SYGNAŁÓW

W/G PRZEPISÓW PORZĄDKOWO PORTOWYCH W SZCZECINIE

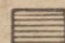
LP / ODNOŚNIK	OPTYCZNE				
	ZNACZENIE	DZIENNE	NOCNE	AKUSTYCZNE	UWAGI
1/§50	WEZWANIE PILOTA		1) ŚWIATŁEM BIAŁYM OKRES 5 SEK PRZERWA 2 SEK. 2) NIEBIESKIE ŚWIATŁO PIROTECHNICZNE (BLUE LIGHT) 3) LAMPA MORSE'A PT .−−. −	— — G	
2/§56	MAM PILOTA NA POKŁADZIE	FLAGA H	„H" NADANE KODEM MORSE'A		STATKI ZWOLNIONE OD OBOWIĄZKOWEGO PILOTAŻU PODNOSZĄ FLAGĘ „H" DO POŁOWY MASZTU. W NOCY NADAJĄ „H" /..../ ŚWIATŁEM MORSE'A
3/§53	KUTER PILOTOWY W WYPADKU GDY PILOT NIE MOŻE PRZEJŚĆ NA STATEK.	FLAGA JT	. — — — —	. — — — —	STATEK WINIEN POSTĘPOWAĆ ZA PILOTÓWKĄ.
4/§134	SYGNAŁ ODEJŚCIA STATKU Z PORTU	FLAGA D			W CZASIE 24 GODZIN PRZED ODCUMOWANIEM
5/§20	STATEK SPECJALNEJ SŁUŻBY PAŃSTWOWEJ		ŚWIATŁO ZIELONE NAD PRZEDNIM ŚWIATŁEM MASZTOWYM		
6/§21	STATEK Z MATERIAŁEM WYBUCHOWYM I ŁATWOPALNYM	FLAGA B	1 CZERWONE ŚWIATŁO		
7/§22	HOLOWNIK Z HOLEM		2 BIAŁE ŚWIATŁA DŁUGOŚĆ HOLU DO 180 m 3 BIAŁE ŚWIATŁA DŁUGOŚĆ HOLU PONAD 180 m		
8	STATEK NA KOTWICY	CZARNA KULA NA DZIOBIE	DO 45m DŁUGOŚCI BIAŁE ŚWIATŁO NA DZIOBIE PONAD 45m DŁUGOŚCI 1 BIAŁE ŚWIATŁO NA DZIOBIE I BIAŁE ŚWIATŁO NA RUFIE		

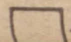
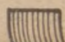
LP / ODNOŚNIK	OPTYCZNE			AKUSTYCZNE	UWAGI
	ZNACZENIE	DZIENNE	NOCNE		
9/§23	STATEK BEZ ZDOLNOŚCI MANEWROWANIA	2 CZARNE KULE	2 CZERWONE ŚWIATŁA	SYRENA — · · D	
10/§27	STATEK NA MIELIŹNIE	3 CZARNE KULE NA PRZEDNIM MASZCIE	2 ŚWIATŁA CZERWONE ORAZ ŚWIATŁO KOTWICZNE		
11/§25/§37	POGŁĘBIARKA LUB STATEK PROWADZĄCY PRACE PODWODNE	PO STRONIE WOLNEJ OD PRZEJŚCIA BIAŁY ROMB MIĘDZY DWIEMA CZERWONYMI KULAMI.	PO STRONIE WOLNEJ OD PRZEJŚCIA ŚWIATŁA CZERWONE, BIAŁE, CZERWONE.	BICIE W DZWON CO 1 MIN. 5 ODDZIELNYCH POJEDYNCZYCH UDERZEŃ W DZWON MIJAĆ LEWĄ STRONĄ TORU. 5 PODWÓJNYCH UDERZEŃ W DZWON MIJAJĄC PRAWĄ STRONĄ TORU.	ŚWIATŁO CZERWONE – OBOWIĄZEK ZMNIEJSZENIA SZYBKOŚCI W DZIEŃ CZERWONA CHORĄGIEWKA.
12/§26	STATEK KORZYSTAJĄCY Z ŚRODKA TORU WODNEGO	1 CZARNY WALEC	2 ŚWIATŁA ZIELONE UMIESZCZONE PIONOWO		
13/§28	PROMY Z NAPĘDEM MECHANICZNYM	1 ŻÓŁTA KULA	PULSUJĄCE ŚWIATŁO ŻÓŁTE NAD PRZEDNIM ŚWIATŁEM MASZTOWYM.		
15/§29	ŁÓDŹ WIOSŁOWA		1 BIAŁE ŚWIATŁO		
16/§80	TRATWY NA HOLU	CZERWONA CHORĄGIEWKA	3 ŚWIATŁA BIAŁE NA KOŃCU TRATWY		
17/§42	WRAK PRZY KTÓRYM NALEŻY ZMNIEJSZYĆ SZYBKOŚĆ	KULA ZIELONA	ŚWIATŁO ZIELONE		
18/§30	ŚWIATŁA STATKU PRZYCUMOWANEGO		DO 45m DŁUGOŚCI 1 BIAŁE ŚWIATŁO PONAD 45m DŁUGOŚCI 2 BIAŁE ŚWIATŁA		

P / ODNOŚNIK	OPTYCZNE: ZNACZENIE	DZIENNE	NOCNE	AKUSTYCZNE	UWAGI
19/§30	OZNACZENIE CZĘŚCI WYSTAJĄCYCH POZA LINIĘ NABRZEŻA LUB BURTĘ STATKU	BIAŁA CHORĄGIEWKA B	BIAŁE ŚWIATŁO		
20/§25	OBOWIĄZEK ZMNIEJSZENIA SZYBKOŚCI	CZERWONA CHORĄGIEWKA	1 CZERWONE ŚWIATŁO C		ZNAKI TE WYWIESZANE SĄ NA URZĄDZENIACH STAŁYCH I PŁYWAJĄCYCH
21/§45	BEZWZGLĘDNY ZAKAZ WEJŚCIA DO PORTU	3 CZARNE KULE	3 CZERWONE ŚWIATŁA C		WYWIESZANE NA MASZCIE SYGNAŁOWYM PO ŚWINOUJŚCIE
21a/§45	EKSPLOATACYJNY ZAKAZ WEJŚCIA DO PORTU	STOŻEK SKIEROWANY WIERZCHOŁKIEM DO GÓRY UMIESZCZONY MIĘDZY DWIEMA KULAMI.	ŚWIATŁO BIAŁE UMIESZCZONE MIĘDZY DWOMA ŚWIATŁAMI CZERWONYMI. C B C		
22/§45	ZAKAZ WYJŚCIA Z PORTU	STOŻEK SKIEROWANY WIERZCHOŁKIEM DO GÓRY I UMIESZCZONY MIĘDZY DWOMA STOŻKAMI Z WIERZCHOŁKAMI NA DÓŁ.	ŚWIATŁO BIAŁE UMIESZCZONE MIĘDZY DWOMA ŚWIATŁAMI ZIELONYMI Z B Z		
23/§45	ZAKAZ WEJŚCIA, WYJŚCIA ORAZ RUCHU WEWNĄTRZ PORTU	STOŻEK SKIEROWANY WIERZCHOŁKIEM DO GÓRY I MAJĄCY NAD SOBĄ STOŻEK Z WIERZCHOŁKIEM NA DÓŁ, A POD SOBĄ KULĘ.	ŚWIATŁO BIAŁE MAJĄCE NAD SOBĄ ŚWIATŁO ZIELONE, A POD SOBĄ ŚWIATŁO CZERWONE. Z B C		
24/§9/46	ZAMKNIĘCIE BASENU LUB CZĘŚCI TORU WODNEGO	FLAGA CZERWONA KULA ZIELONA FLAGA CZERWONA Z	ŚWIATŁO ZIELONE MIĘDZY DWOMA ŚWIATŁAMI CZERWONYMI C Z C		

L.P. / ODNOŚNIK	OPTYCZNE			AKUSTYCZNE	UWAGI
	ZNACZENIE	DZIENNE	NOCNE		
25 / §88	OZNAKOWANIE LIN PRZECINAJĄCYCH DROGĘ WODNĄ	2 FLAGI CZERWONE	2 ŚWIATŁA CZERWONE		
26 / §121	ZEZWOLENIE NA WEJŚCIE DO PORTU	FLAGA C	LAMPA MORSE'A —.—. „C"		FLAGA „C" PODNIESIONA Z SYGNAŁEM ROZPOZNAWCZYM STATKU.
27 / §111	ZAMKNIĘTE PRZEJŚCIE PRZEZ MOST	1 ŚWIATŁO CZERWONE	1 ŚWIATŁO CZERWONE		
28 / §111	PRZYGOTOWANIE MOSTU DO OTWARCIA	1 ŚWIATŁO ŻÓŁTE	1 ŚWIATŁO ŻÓŁTE		
29 / §111	MOST OTWARTY PRZEJŚCIE WOLNE	1 ZIELONE ŚWIATŁO	1 ZIELONE ŚWIATŁO		
30 / §111	MOST USZKODZONY, NIE BĘDZIE OTWARTY	3 CZERWONE ŚWIATŁA	3 CZERWONE ŚWIATŁA		

LEGENDA:

 – KOLOR CZARNY
 – KOLOR CZERWONY
 – KOLOR ŻÓŁTY
C – KOLOR CZERWONY
Ż – ŻÓŁTY

 – KOLOR BIAŁY
 – KOLOR NIEBIESKI
Z – KOLOR ZIELONY
B – KOLOR BIAŁY

2. Statkom obowiązanym w myśl krajowych przepisów sanitarnych po podniesieniu flagi „Q", „QQ" lub „QL" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, wejście do portu dozwolone jest dopiero po otrzymaniu od portowych władz sanitarnych świadectwa wolności ruchu (free pratique).
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. „a" — „e" kierownik statku najpóźniej po przybyciu na obszar redy obowiązany jest podać Kapitanatowi Portu dokładne przyczyny, z jakich statek stanowi sobą niebezpieczeństwo dla ruchu w żegludze portowej bądź spowodować może zanieczyszczenie wód portowych.
4. Statki, które weszły do portu bez zezwolenia wymaganego stosownie do ust. 1, obowiązane są na zarządzenie Kapitanatu Portu natychmiast opuścić obszar portu.

§ 97

1. Statek przebywający na redzie oraz wchodzący i wychodzący z portu podnosi swoją banderę narodową bez względu na porę dnia.
2. Bandera narodowa może być opuszczona po zacumowaniu statku w porcie.
3. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do:
   a) statków o długości poniżej 15 m oraz jachtów sportowych,
   b) barek, lichtug, doków i dźwigów pływających oraz oraz innych jednostek pływających nie posiadających własnego napędu, jeżeli uprawiają wyłącznie żeglugę portową i osłoniętą.

§ 98

Statek wchodzący do portu lub wychodzący z portu jest obowiązany ściśle przestrzegać i stosować się do sygnałów regulujących wchodzenie i wychodzenie statków z portu.

§ 99

Przed wejściem do portu do chwili wyjścia z portu, wszystkie wystające poza burtą części statku i jego wyposażenia powinny być wprowadzone wewnątrz burty. Kotwice na dziobie powinny być w pozycji wykluczającej uszkodzenie innych statków i urządzeń portowych.

§ 100

1. Statkom, których zanurzenie przekracza głębokości ustalone dla obszarów wód portowych albo jego części, poruszanie się na tych obszarach jest zabronione.
2. Głębokości w poszczególnych portach ogłaszane są w „Wiadomościach Żeglarskich".

§ 101

1. Statek wchodzący do portu ustępuje z drogi statkowi wychodzącemu z portu. Zasada ta obowiązuje również w wejściach do kanałów i basenów portowych.
2. Statek wchodzący lub wychodzący bez pilota powinien podchodzić do wejść portowych i przechodzić je wzdłuż osi wejściowej, jeżeli nie ma przeszkód.
3. Przy zasłoniętej lub niedostatecznej widzialności statek przed zakrętami podaje sugnał ostrzegawczy jeden długi (—). Na zakrętach i skrzyżowaniach niedozwolone jest skracanie drogi przez przejście na lewą stronę toru wodnego.

§ 101 a

Pierwszeństwo drogi przysługuje według następującej kolejności statkom:
1 — pożarniczym i ratowniczym w drodze do pożaru czy wypadku, statki te noszą w dzień dwie czerwone kule a w nocy trzy czerwone światła na maszcie jedno pod drugim, podając przerywane sygnały krótkie oraz bijąc w dzwon,
2 — mającym ograniczoną zdolność manewrowania. Statki te noszą sygnały w myśl m. p. d. m.,
3 — o większym zanurzeniu, które muszą iść środkiem toru wodnego oraz
4 — idącym wzdłuż kanały przed statkiem idącym w poprzek.

§ 102

1. Wyprzedzanie na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, wewnątrz portu oraz przed i pod mostami jest zabronione.
2. Zakaz wyprzedzania nie ma zastosowania do:
   a) statków specjalnej służby państwowej,
   b) motorówek i holowników portowych nie holujących innych jednostek,
   c) statków pilotowych i ratowniczych.

§ 103

W portach rybackich szybkość statków na torach wodnych prowadzących do portu i wewnątrz portu nie może przekraczać 3 węzłów, chyba, że większa szybkość podyktowana jest warunkami pogody lub nawigacyjnymi.

§ 104

Na obszarze portu i morskich trasach wodnych statki w ruchu trzymają się swej prawej strony drogi uczęszczanej, patrząc w kierunku ruchu a zbliżając się kursami przeciwnymi, mijają się lewymi burtami, jeżeli nie ma oczywistych przeszkód.

§ 105

1. Statki i zespoły holownicze poruszają się z największą ostrożnością i w razie potrzeby ze zmniejszoną szybkością.
2. Postanowienia ust. 1 obowiązują w szczególności w nocy, podczas mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, przy wchodzeniu do portu i mijaniu wejść portowych, przy poruszaniu się na ostrych zakrętach, przy mijaniu mostów, promów, barek otwartych podczas za- i wyładunku lub głęboko załadowanych oraz dźwigów i kafarów pływających — nadto przy mijaniu statków, wraków i budowli wodnych, które wywiesiły sygnały stosownie do §§ 21, 23, 25, 26, 27, 42 i 43 przepisów portowych.
3. Zmniejszenie szybkości powinno nastąpić w odpowiednim czasie.
4. Mijanie statków i wraków, które wywiesiły sygnały stosownie do § 25 ust. 2 i § 27 i § 42 przepisów portowych powinno nastąpić po stronie wolnej dla ruchu, a mijanie statków i wraków, które wywiesiły sygnały stosownie do § 25 ust. 1 i § 42 — nadto z zatrzymaną maszyną, jeżeli manewr ten może być wykonany bez niebezpieczeństwa awarii.
   Przy mijaniu należy zachować bezpieczną odległość i taką ostrożność aby mijanie nie powodowało przerwy w pracy i nie narażało na niebezpieczeństwo życia pracujących.

§ 106

Statek uprawniony do korzystania z najgłębszej części toru winien trzymać się prawej strony toru na tyle, na ile pozwala głębokość wody.

§ 107

1. Zespoły holownicze, jeżeli na to pozwala ich zanurzenie, powinny trzymać się najdalej prawej strony toru.
2. Zespoły holownicze, w skład których wchodzą doki, pontony, wraki, dźwigi i kafary pływające bez lub z ograniczoną zdolnością manewrowania (specjalne zespoły holownicze), obowiązane są przed wypłynięciem na drogę wodną zgłosić to Kapitanatowi Portu. Zespół taki powinien mieć dla bezpiecznego holowania wystarczającą ilość odpowiednio silnych holowników i być wyposażony w stosowne urządzenia kotwiczne.
3. W razie mgły lub w każdych innych warunkach podobnie ograniczających widzialność, zespół holowniczy określony w ust. 2 powinien się zatrzymać i zakotwiczyć w miarę możliwości poza torem wodnym, jeżeli na to pozwalają warunki nawigacyjne.
4. W przypadku awarii zespół holowniczy obowiązany jest niezwłocznie ustąpić z uczęszczanej drogi. Opuszczenie przez holownik jednostki holowanej przed jej bezpiecznym zacumowaniem we właściwym miejscu jest zabronione.

§ 108

1. Kotwiczenie statku poza redą dozwolone jest tylko w przypadkach niezbędnej potrzeby.
2. Statek dla postoju poza torem wodnym powinien obrać takie miejsce dla rzucenia kotwicy, aby nie wszedł przy łukowaniu na tor wodny.
3. Jeżeli z powodu przymusowych okoliczności statek musi zakotwiczyć na torze wodnym, to zakotwiczenie powinno

nastąpić dostatecznie daleko od linii nabieżnika i świateł sektorowych i tak blisko skraju toru, na ile pozwala zanurzenie statku. Po ustaniu tych przyczyn statek powinien natychmiast opuścić miejsce zakotwiczenia na torze wodnym.

§ 109

1. Postanowienia § 108 ust. 1 i 2 nie mają zastosowania do statków zajętych układaniem lub podnoszeniem przewodów podwodnych lub znaku nawigacyjnego i do statków zajętych pracami hydrograficznymi lub pracami podwodnymi. Statki te powinny opuścić tor po zakończeniu pracy w każdym dniu, a co najmniej być odstawione tak blisko skraju toru, na ile pozwala zanurzenie statku.
2. Prace wymienione w ust. 1, mogą być prowadzone dopiero po uzyskaniu zewolenia Kapitanatu Portu, który powinien być informowany bieżąco o pozycji statku i przebiegu prac oraz o ich zakończeniu.

§ 110

1. Przy mijaniu mostów statek idący w górę rzeki ustępuje z drogi statkowi idącemu w dół rzeki.
2. Mosty należy mijać ze zmniejszoną szybkością, a mosty zwodzone dopiero po zupełnym ich otwarciu i daniu sygnału wolnego przejścia.
   Do chwili otwarcia mostu zwodzonego statki powinny się zatrzymać po prawej stronie toru w odpowiedniej odległości od mostu i między sobą.
3. Równoczesne mijanie mostu przez statki w tym samym albo przeciwnym kierunku jest zabronione.
4. Przed przechodzeniem pod mostami albo napowietrznymi przewodami lub innymi urządzeniami statki powinny zachować szczególną ostrożność i usunąć wystające części statku i ładunku, które przeszkadzają w bezpiecznym mijaniu mostu albo urządzenia. Statki z przechyłami pod mostami przechodzić nie mogą.
5. Przejścia pod opuszczonymi mostami zwodzonymi powinny być wolne dla ruchu takich statków, które mogą je bezpiecznie przechodzić. Statki te powinny ustępować z drogi statkom, które mogą mijać dopiero po otwarciu.

§ 111

1. Dla otwarcia mostu zwodzonego statek powinien dawać z odległości 500 m dwa następujące po sobie długie dźwięki (— —), sygnał ten powinien być powtarzany w miarę potrzeby.
2. Sygnałem oznaczającym przejście wolne dla statków jest jedno światło zielone.
3. Sygnałem oznaczającym przejście zamknięte dla statków jest jedno światło czerwone.
4. Sygnałem oznaczającym przygotowanie mostu do otwarcia jest jedno światło żółte.
5. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie może być otwarty pokazuje się trzy czerwone światła, umieszczone pionowo w odstępach 0,5 m.
6. Powyższe światła powinny być umieszczone po obu stronach mostu w miejscu dla statków najlepiej widocznym.
7. Do czasu podania sygnału „przejście wolne", statek powinien trzymać się w odległości nie mniejszej niż 100 m od mostu.

§ 112

1. Przy zbliżaniu się do promu o stałym kierunku ruchu (promy linowe i łańcuchowe) należy zawczasu podjąć szczególne środki ostrożności, aby zapobiec utrudnianiu ruchu promu albo zderzeniu się.
2. Statek przecinający kurs promu wymienionego w ust. 1 mija go za rufą.

§ 113

Statek, który zamierza iść w skos, lub w poprzek toru wodnego nie może manewrem tym utrudniać ruchu innych przechodzących statków i powinien — o ile to możliwe — odczekać dopóki tor wodny będzie wolny.

§ 114

1. Statek wykonujący obrót obowiązany jest przeprowadzić manewr w miejscach do tego zwykle wyznaczonych i przestrzegać, aby manewry nie utrudniały ruchu innych przechodzących statków, powinien on przed rozkręceniem się przepuścić inne statki.
2. Opieranie się statku przy wykręcaniu o konstrukcję nadbrzeżne, dalby, albo inny statek jest zabronione. Zakaz ten nie dotyczy statków odchodzących od nabrzeży na szpringu.
3. Statek, który osiadł na mieliźnie na torze wodnym i wykonuje własnymi siłami albo przy pomocy holowników manewry w celu uwolnienia się, powinien na sygnał ostrzegawczy zbliżającego się statku, zmuszonego przejść obok niego w bliskiej odległości, wstrzymać się z dalszymi manewrami do chwili przejścia tego statku.

§ 115

1. Statek w drodze musi mieć zawsze co najmniej jedną kotwicę gotową do natychmiastowego użycia.
2. Rzucanie kotwic na torach wodnych prowadzących do wejść portowych, w wejściach portowych i wewnątrz portu i przed mostami dozwolone jest tylko w przypadkach niezbędnej potrzeby albo z polecenia pilota. Rzucanie kotwic admiralicyjnych na tych obszarach, jest zabronione.
3. Pogłębiarki, kafary i dźwigi pływające w razie wyłożenia kotwic obowiązane są oznaczyć ich miejsca małymi pływakami czerwonymi o średnicy najmniej 0,50 m.
4. Zabrania się:
   a) rzucania, wyłożenia i włóczenia kotwic i ładunków kotwicznych w miejscach przebiegu przewodów podwodnych oraz łańcuchów i lin promowych w odległości mniejszej niż 50 m po obu stronach od linii wytyczonej tablicami ostrzegawczymi.
   b) umocowania kotwic na skarpach i innych umocnieniach brzegowych.

§ 116

Przy podchodzeniu, dobijaniu i odbijaniu od falochronu, nabrzeża lub pomostu statek o zanurzeniu 8 m lub większym powinien zmniejszyć obroty śruby okrętowej do ilości niezbędnej dla zachowania przez statek sterowności i ruchu.

Używanie pełnych obrotów śruby w pobliżu tych urządzeń jest zabronione.

§ 117

W razie niebezpieczeństwa zatonięcia statku lub innego urządzenia pływającego kierownik statku lub jednostki, a niezależnie od tego — kierownik holownika obowiązani są — o ile to możliwe — doprowadzić tonącą jednostkę poza tor wodny na płytką wodę.

§ 118

1. Przesuwanie pław nawigacyjnych, beczek i pław cumowniczych oraz zbliżanie się do nich w sposób grożący ich przesunięciem albo uszkodzeniem — jest zabronione.
2. Kierownik statku, który spostrzeże brak znaku nawigacyjnego, jego uszkodzenie — wadliwe działanie bądź przesunięcie obowiązany jest zawiadomić o tym natychmiast najbliższy Kapitanat Portu.

§ 119

1. Zabrania się na obszarze wód portowych przeprowadzania na statku będącym w drodze prób stateczności oraz prób urządzeń okrętowych, jeżeli próby takie stanowić mogą przeszkodę lub utrudnienie dla żeglugi albo zakłócić porządek w porcie.
2. Zakaz powyższy nie dotyczy akwenów stoczniowych oraz akwenów portowych, wyznaczonych do tych celów każdorazowo przez Kapitanat Portu.

Rozdział II

Postanowienia szczególne dla portu Szczecin ze Świnoujściem

§ 120

Żaden statek nie może wejść do portu bez zezwolenia Kapitanatu Portu z zastrzeżeniem przypadków o których mowa w §§ 122 i 123.

§ 121

1. Dla uzyskania zezwolenia na wejście do portu statki przybywające na redę bez względu na to, czy pochodzą

z innego portu czy powracają z jakiejkolwiek pracy na morzu, powinny nawiązać łączność z Kapitanatem Portu (punktem obserwacyjnym) i podać swoją nazwę lub sygnał rozpoznawczy jednym z następujących środków łączności:

w dzień: radiotelefonem, reflektorem (lampą sygnałową) lub flagami według księgi międzynarodowych sygnałów morskich,

w nocy: radiotelefonem, reflektorem lub lampą szczytową.

2. Statki wymienione w § 96 ust. 1, pkt. a — e powinny nadto podać przyczyny niebiezpieczeństwa dla żeglugi portowej bądź zanieczyszczenia wód portowych.
3. Po dopełnieniu obowiązków, określonych w ustępach poprzedzających statek powinien czekać na redzie na dyspozycję Kapitanatu Portu. Zezwolenie na wejście Kapitanat Portu udziela odpowiednio radiotelefonem albo reflektorem lub przez podniesienie na punkcie obserwacyjnym flagi „C" jednocześnie z sygnałem rozpoznawczym statku.

§ 122

Małe statki jak motorówki robocze, kutry rybackie, jachty i tym podobne jednostki, które nie posiadają żadnych środków łączności — mogą wejść do portu bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu, jeżeli wywieszone na masztach sygnałowych Kapitanatu Portu sygnały regulacji ruchu nie zabraniają wchodzenia do portu.

§ 123

Postanowienia §§ 120 i 121 nie mają zastosowania — do holowników portowych i statków pilotowych wysyłanych na na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statków.

§ 124

Przewidziane w przepisach portowych ograniczenia dopuszczalnej szybkości statków nie mają zastosowania do motorówek Kapitanatu Portu, Urzędu Celnego i portowych organów sanitarnych. Statki te jednak obowiązane są ściśle przestrzegać prawidła § 105.

§ 125

1. Granice kotwicowiska na redzie portu Szczecin określają punkty:

a) 53° 58,1′ N	14° 14,7′ E
b) 54° 00,4′ N	14° 15,8′ E
c) 54° 00,2′ N	14° 17,9′ E
d) 53° 57,9′ N	14° 16,8′ E

2. Kotwiczenie na redzie dozwolone jest w odległości 5 kabli na zachód od toru wodnego i 8 kabli od wschodniej główki falochronu.

§ 126

1. Zanurzenie statków wchodzących do portu Szczecin nie może przekraczać 28 stóp.
2. Kapitanat Portu może w poszczególnych przypadkach zezwolić na wejście lub wyjście statkom o zanurzeniu większym aniżeli podane w ust. 1.

§ 127

1. Na odcinku od główki mola wschodniego do budynku Kapitanatu Portu w Świnoujściu dozwolony jest dla statków o zanurzeniu większym niż 5,49 (18 stóp) lub długości ponad 100 m ruch pojedynczy w jednym kierunku.
2. Na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin dozwolony jest ruch dwukierunkowy statków o zanurzeniu nie przekraczającym 22′.
3. Statki o zanurzeniu od 22′ do 24′ mogą być mijane na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin tylko przez statki o zanurzeniu do 20′.
4. Statki o zanurzeniu powyżej 24′ mogą być mijane:
   a) przez statki do 18′ bez ograniczenia wielkości,
   b) przez statki od 18′ do 20′ do 3000 BRT.

§ 127 a

Statki, które z uwagi na ich zanurzenie lub charakter przewożonego ładunku nie mogą się mijać z innymi statkami na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin korzystają z mijanek, wyznaczonych przez Kapitanat Portu.

§ 127 b

Armator statku korzystający z mijanek na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin opłaca koszty usług holowniczych i cumowniczych. Winien on zamówić holowniki lub holownik i cumowników na dwie godziny, przed dojściem do mijanek.

Ilość holowników potrzebnych do obsługi statku ustala kapitan statku.

§ 128

1. Wyprzedzanie się statków dozwolone jest tylko na odcinku od przystani promu w Karsiborze (10 km) do ujścia rzeki Iny dla statków, z których jeden ma zanurzenie nie większe niż 18 stóp i istnieje znaczna różnica szybkości.
2. Statki z materiałami wybuchowymi i łatwopalnymi należącymi do I i II klasy niebezpieczeńswta nie mogą wyprzedzać lub wyprzedzane przez inne statki.

§ 129

1. Szybkość statków z zastrzeżeniem §§ 104 i 113 nie może przekraczać
   a) na redzie — 8 węzłów, a dla statków poniżej 3,05 m (10 stóp) zanurzenia — 12 węzłów

	zanurzenie	szybkość
b) Świnoujście z redy do południowego krańca półwyspu Kosa	do 10′	8 w
	do 18′	5 w
	ponad 18′	4 w
c) Nurt Mieleński Kanał Piastowski	do 10′	8 w
	ponad 10′	5 w
d) Zalew Szczeciński	do 10′	12 w
	do 18′	10 w
	ponad 18′	8 w
e) Wyspa Nawigacyjna Mańków	do 10′	10 w
	do 18′	8 w
	ponad 18′	5 w
f) Mańków — ujście Iny	do 18′	10 w
	ponad 18′	8 w
g) Od ujścia rzeki Iny i w porcie Szczecin	do 10′	8 w
	do 18′	6 w
	ponad 18′	4 w
h) Rzeki: Parnica, Duńczyca, Odra od stoczni do mostu Poniatowskiego	do 10′	5 w
	ponad 10′	3 w
i) Kanały: Grabowski, Dębicki i Przemysłowy	do 10′	5 w
	do 18′	3 w
	ponad 18′	na holu z szybkością 3 w

2. Na odcinku reda — Kanał Piastowski włącznie, o ile prąd ma szybkość większą jak 1,5 mili morskiej na godzinę, statki idące z prądem powinny iść z szybkością mniejszą jak wymienione statki idące pod prąd, które mogą iść z szybkością większą jednakże nie przekraczającą 7 mil morskich na godzinę. Wyjątek stanowią statki o zanurzeniu poniżej 10 stóp.
   Wymienione wyżej maksymalne szybkości dozwolone są podczas widzialności nie mniejszej niż 1,5 mili morskiej i przy dobrze funkcjonujących urządzeniach sterowych. Jeżeli warunki wymagają zbliżenia się do brzegów na odległość mniejszą od $1/3$ szerokości kanału należy również odpowiednio zmniejszyć szybkość. Statki, które ze względu na konieczność znacznego zmniejszenia szybkości tracą zdolność manewrową obowiązane są do korzystania z pomocy holowniczej.
   Kierownik statku jest odpowiedzialny za wszelkie szkody wyrządzone nadmierną szybkością.
3. W wyjątkowych wypadkach dla statków żeglugi pasażerskiej kapitanat portu może odstąpić od ustaleń zawartych w ust. 1.

§ 130

Ruch statków na odcinku rzeki Odry między stocznią a wyspą Gryfią jest zamknięty.

W wyjątkowych wypadkach zezwolenie na otwarcie ruchu udziela Kapitanat Portu.

§ 131

1. Ruch jednostek sportowych na obszarze wód portowych oraz toru wodnego Świnoujście — Szczecin jest w zasadzie wzbroniony za wyjątkiem jachtów pełnomorskich wychodzących z portu lub wchodzących do portu Świnoujście.
2. Ruch jachtów idących pod żaglami ze Świnoujścia na Zalew Szczeciński i odwrotnie Kanałem Piastowskim dozwolony jest tylko w porze dziennej. Jachty idące Kanałem Piastowskim obowiązane są trzymać się swojej prawej strony w linii prostej bez myszkowania.
3. Jachty idące z portu Szczecin i jez. Dąbskiego na Zalew Szczeciński i odwrotnie przechodzą jez. Dąbskie, Inskim Nurtem dalej zachodnią stroną Odry przez Ciasny Nurt i Wąski Nurt.
Przejście przez tor wodny dozwolony jest przy Inskim Nurcie oraz przy północnym cyplu wyspy Karw.
Na Roztoce Odrzańskiej oraz na Zalewie Szczecińskim jachty sportowe mogą przecinać tor wodny Świnoujście—Szczecin w poprzek w zależności od potrzeby z zachowaniem jak najdalej idącej ostrożności z tym jednakże, że bezwzględnie pierwszeństwo drogi mają statki idące torem wodnym Świnoujście — Szczecin.
4. Jednostki sportowe nie mogą stanowić przeszkody w żegludze i winny trzymać się ściśle postanowień zawartych w §§ 104 i 113. Nie wolno im w szczególności przecinać kursu przed dziobem statku.
5. Przejście łodziami wiosłowymi i kajakami na jez. Dąbskim dozwolone jest:

— z rejonu Skolwina	— Inskim Nurtem,
— z rejonu Huty i nab. Snop	— Kanałem Leśniczówka,
— z rejonu Górne Żelechowo i nab. Mak	— rzeką Świętą,
— z rejonu stoczni	— pojedynczo rzeką Odrą do rzeki Świętej natomiast zbiorowo z asystą motorówki przez Orli Przesmyk,
— z rejonu Dworca głównego i wyspy Grodzkiej	— Parnica, kanałem przemysłowym i Duńczycą.

6. Przejad łodziami wiosłowymi lub motorowymi na ogródki działkowe winien się odbywać z miejsca postoju tych jednostek najkrótszą trasą.
7. Przejście przez rejony portowe dozwolone jest łodzią, posiadającą ważną kartę ewidencyjną wydaną przez Szczeciński Urząd Morski lub instytucję upoważnioną do tego i to tylko w porze dziennej.
8. Odbywanie treningów na łodziach sportowych i kajakach stacjonujących przy wyspie Bielawa (Grodzka) może się odbywać między zachodnią stroną wyspy a dalbami na odcinku od wysokości budynku Kapitanatu Portu Szczecin do przystani jachtowej.

§ 132

Kanały Dębicki, Górnośląski, Parnica i Duńczyca nie mogą być zajęte w pasie szerszym niż 26 m, nabrzeże Bułgarskie w pasie szerszym niż 20 m. Wyjątki od powyższej zasady dopuszczalne są za zgodą Kapitanatu Portu.

Nabrzeże Huk może być zajęte w pasie do 40 m, jednakże przy przejściu statku o długości 150 m należy zmniejszyć szerokość zestawu do 26 m. Stawianie barek do statków pod za- lub wyładunek bez zezwolenia Kapitanatu Portu dopuszczalne jest w innych miejscach tylko na jedną szerokość.

Dział II

PORZĄDEK POSTOJU STATKÓW

Rozdział I

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statku z portu.

§ 133

1. Kierownik statku żeglugi międzynarodowej lub jego upoważniony zastępca (makler) powinien bez zwłoki po przybyciu statku do portu dokonać zgłoszenia statku w Kapitanacie Portu.
2. Przybycie do portu statku innego aniżeli podane w ust. 1 kierownik statku powinien zgłosić w Kapitanacie Portu w ciągu 24 godzin.
3. Przy zgłoszeniu statku żeglugi międzynarodowej należy przedłożyć świadectwo pomiarowe, listę załogi, manifest ładunkowy i listę pasażerów z podaniem ich przynależności państwowej.
4. Kapitan Portu ma prawo zatrzymać świadectwo pomiarowe na czas postoju statku w porcie.

§ 134

1. Wyjście statku z portu dozwolone jest dopiero po dokonaniu odprawy przez właściwy organ ochrony granic i po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu.
2. W dniu wyjścia statek żeglugi międzynarodowej wywiesza na przednim maszcie flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.
3. Przed zamierzonym wyjściem kierownik statku obowiązany jest złożyć w Kapitanacie Portu zgłoszenie wyjścia, a statek żeglugi międzynarodowej ponadto listę załogi, odpis manifestu towarów zabranych z portu, listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, zezwolenie celne na wyjście z portu oraz zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, o ile rozliczenie nie następuje w terminie późniejszym.
4. Kierownicy statków, którzy zawijają do portu na czas nie dłuższy niż 24 godziny — z wyjątkiem statków żeglugi międzynarodowej — mogą przy zgłoszeniu wejścia zgłosić równocześnie ich wyjście. Gdy taki statek zgłoszony już do wyjścia zatrzyma się dłużej niż 24 godziny, kierownik statku obowiązany jest dokonać przed przewidzianym wyjściem ponownego zgłoszenia wyjścia statku z portu.

§ 135

1. Zgłoszenie przybycia i wyjścia składa kierownik statku lub jego upoważniony zastępca na formularzu według ustalonego wzoru.
2. Kierownik statku jest odpowiedzialny za prawidłowość zgłoszeń dokonanych przez jego zastępcę.

§ 136

Od obowiązku pisemnego zgłoszenia w Kapitanacie Portu przybycia i wyjścia z portu zwolnione są:
a) statki specjalnej służby państwowej,
b) statki pasażerskie używane w żegludze przybrzeżnej i osłoniętej,
c) statki ratownicze na obszarze portu macierzystego,
d) holowniki portowe i statki pilotowe wysyłane na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statku,
e) statki zatrudnione przy budowie i utrzymaniu portu i jego urządzeń albo przeznaczone do wykonywania czynności gospodarczych w porcie,
f) statki rybackie w porcie macierzystym,
g) jachty krajowe i inne statki sportowe należące do rejestrowanych klubów sportowych wychodzących na pływanie zatokowe — jednakże tylko na obszarze portu macierzystego, o ile korzystają w porcie tym z własnych przystani i nie udają się za granicę lub stamtąd przybywają.

2. Statki wymienione w ust. 1 jednak zobowiązane są powiadomić Kapitanat Portu przed każdym wyjściem i uzyskać jego zezwolenie.
3. Organizacje zrzeszające kluby żeglarstwa morskiego regulują w porozumieniu ze Szczecińskim Urzędem Morskim sprawę prowadzenia rejestru i zgłaszania wejścia i wyjścia jachtów krajowych i innych statków sportowych, o których mowa w ust. 1 lit. „f" we własnym zakresie.

§ 137

Zabrania się wyjścia z portu:
a) statkom przeładowanym albo wykazującym niebezpieczny przechył do czasu ich częściowego odładowania lub wyrównania,
b) statkom przewożącym pasażerów ponad ilość dozwoloną na podstawie dokumentu bezpieczeństwa,
c) statkom polskim, które nie posiadają aktualnych dokumentów bezpieczeństwa,
d) statkom polskim, które nie czynią zadość wymaganiom określonym w dokumencie bezpieczeństwa odnośnie ilości i kwalifikacji załogi zasadniczego wyposażenia statku oraz warunków atmosferycznych i stanu morza zgodnie z uprawnieniami żeglugowymi,

e) statkom, które z powodu awarii nie posiadają zdolności żeglugowej albo których stan jawnie zagraża bezpieczeństwu podróży,
f) statkom, których zatrzymanie zarządzono w wyniku inspekcji przeprowadzonej w zakresie bezpieczeństwa przez właściwe organa,
g) statkom, których stan sanitarno-epidemiczny według orzeczenia organów Państwowej Inspekcji Sanitarnej może grozić powstaniem chorób zakaźnych w portach, do których następnie zawiną.

Rozdział II

Wyznaczenie i zmiana miejsca postoju statku

§ 138

1. Miejsce postoju statków przy nabrzeżach i pomostach i ew. falochronach wyznacza właściwy użytkownik po akceptacji Kapitanatu Portu.
2. Miejsce postoju dla okrętów wojennych wyznacza Kapitanat Portu w uzgodnieniu z użytkownikiem nabrzeża.
3. O ile nie zachodzą warunki podane w ust. 1 miejsce postoju statku wyznacza Kapitanat Portu.
4. Zabrania się przybijania do nabrzeży, pomostów, falochronów oraz postoju przy nich statków bez zezwolenia użytkownika tych urządzeń, a w przypadkach, o których mowa w ust. 3, bez zezwolenia Kapitanatu Portu.
5. Statki specjalnej służby państwowej mogą dobijać dla wykonania czynności służbowych do nabrzeży i przystani na terenie całego portu bez względu na to, do kogo one należą.

§ 139

1. Przystanie promów i statków pasażerskich oraz miejsca przeznaczone dla dobijania łodzi motorowych i wiosłowych nie mogą być zajmowane przez inne statki.
2. Łodzie motorowe i wiosłowe mogą dobijać do przeznaczonych dla nich miejsc jedynie na czas potrzebny dla przyjęcia i zejścia osób z łodzi.

§ 140

1. Statek powinien zająć wskazane miejsce postoju i nie może je zmienić bez zezwolenia Kapitanatu Portu z wyjątkiem przypadku nakazanego bezpieczeństwem statku. Dotyczy to również przeciągania się statku wzdłuż nabrzeża.
2. Kapitanat Portu może zarządzić zmianę miejsca postoju statku, gdy tego wymagają bezpieczeństwo żeglugi albo potrzeby nawigacyjne.
Wszelkie koszty z tym związane obciążają statek.
3. Zarządzenie, o którym mowa w ust. 2 powinno być w zasadzie wydane na piśmie z wyznaczeniem godziny zmiany miejsca postoju i doręczone co najmniej na 2 godziny przed tym.
W wypadku nagłym dopuszczalne są odstępstwa od powyższej zasady.

§ 141

1. Przed dobijaniem statku do wyznaczonego miejsca postoju powinny być odsunięte od nabrzeża ruchome urządzenia przeładunkowe, jeżeli zachodzi możliwość ich uszkodzenia w czasie tego manewru, a nadto usunięte stosownie do zachodzących warunków urządzenia i połączenia między wodą a lądem, utrudniające lub przeszkadzające w bezpiecznym dobijaniu do miejsca cumowania.
2. Przygotowanie miejsca postoju, o którym mowa w ust. 1 jest obowiązkiem przedsiębiorstwa, zarządzającego tym miejscem.
3. Postanowienia ust. 1 i 2 mają odpowiednie zastosowanie przy przeciąganiu statku wzdłuż nabrzeża.

Rozdział III

Postanowienia szczególne w czasie postoju statku.

§ 142

1. Statek stojący przy nabrzeżu lub innej konstrukcji brzegowej powinien mieć co najmniej jedno stałe, bezpieczne i należycie umocowane połączenie z lądem (trap, pomost, schodnie). Przed zaprowadzeniem takiego połączenia ruch między statkiem a lądem jest zabroniony. Postanowienia te nie mają zastosowania do łodzi.
2. W miejscu połączenia statku z lądem należy od strony statku umieścić koło ratunkowe z rzutką. Koniec połączenia spoczywający na lądzie nie może stanowić przeszkody dla wolnego przesuwania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż nabrzeża i powinien być pomalowany na biało.
3. Połączenie powinno być w ciemnej porze doby dobrze oświetlone, a podczas gołoledzi posypane solą, piaskiem lub popiołem.
4. Po usunięciu połączenia bramki w nadburciu lub relingu powinny być zamknięte.
5. W przypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego — statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać mu pomoc przy urządzeniu odpowiednich miejsc do przechodzenia i przenoszenia ładunków.
6. Zabrania się używania połączeń wykazujących uszkodzenia.

§ 143

1. Trapy, pomosty i schodnie używane do połączenia z lądem powinny być dostatecznie mocne i szerokie, oporęczone co najmniej jednostronnie jeżeli nie posiadają stopni, górna powierzchnia połączenia powinna być pokryta listwami poprzecznymi w odległości 35—40 cm od siebie.
2. Wysokość poręczy powinna wynosić nie mniej niż 110 cm. Jeżeli poręcz sporządzona jest z liny, to lina powinna być naprężona.
3. Trapy na statkach żeglugi międzynarodowej powinny odpowiadać warunkom bezpieczeństwa ustalonym dla tej kategorii statków.

§ 144

1. Na statkach pasażerskich dla ruchu pasażerskiego między statkiem a lądem mogą być używane wyłącznie pomosty obustronnie oporęczone w sposób trwały i zabezpieczone siatką metalową. Urządzenia te powinny poza tym odpowiadać warunkom podanym w § 142, ust. 2, 3, 6 i w § 143 ust. 1 i 2.
2. W stałych miejscach dobijanie statków pasażerskich, jeżeli pomost ustawiony jest na równym poziomie z nabrzeżem, mogą być stosowane pomosty bez listew poprzecznych.
3. Jednoczesny dwukierunkowy ruch na pomoście jest zabroniony z wyjątkiem przypadku przystosowania go do takiego ruchu.
4. Jeżeli statek nie stoi ściśle przy nabrzeżu, należy pod pomostem rozpiąć siatkę ochronną.
5. Wchodzenie i schodzenie pasażerów powinno być dozorowane przez członka załogi pokładowej statku.

§ 145

1. Po przycumowaniu należy na statku usunąć lub wprowadzić do wewnątrz burty wszystkie przeszkody wolnego poruszania się dźwigów i taboru kolejowego wzdłuż burty statku.
2. Kotwice admiralicji powinny być złożone na pokładzie, patentowe zaś wciągnięte całkowicie do kluz. W razie konieczności pozostawienia kotwicy w wodzie powinien być wypuszczony jak najkrótszy odcinek łańcucha kotwicznego.
3. Rury wylotowe ścieków nieczystości oraz pomp na statku powinny być zabezpieczone w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu urządzeń i wód portowych.
4. Rury pary odlotowej oraz rury odprowadzające gorącą wodę na zewnątrz statku powinny być należycie przysłonięte.

§ 146

1. W czasie postoju w porcie powinien na statku przebywać kierownik statku albo wyznaczony przez niego zastępca i wystarczająca ilość załogi dla pełnienia służby portowej, a w szczególności dla dozorowania statku, do pełnienia czynności nakazanych przepisami portowymi i wykonywania zarządzeń porządkowych Kapitanatu Portu.
2. Na statkach pod parą powinna przebywać dodatkowo osoba posiadająca kwalifikacje w zakresie obsługi kotłów.

3. Dozorującemu statek nie wolno schodzić ze swego stanowiska bez wyznaczenia zastępcy.
4. Wszystkie dokumenty bezpieczeństwa statku i certyfikaty, na sprzęt przeładunkowy powinny znajdować się stale na statku w stanie uporządkowanym.
5. Postanowienia ustępów poprzedzających nie mają zastosowania do statków odstawionych lub na leżach zimowych.
W tych przypadkach armator obowiązany jest ustanowić w siedzibie Kapitanatu Portu pełnomocnika oraz stróża do dozorowania statku i podać ich imiennie Kapitanatowi Portu ze wskazaniem adresu.

§ 147

1. Każdy mniejszy statek pokładowy w czasie postoju w porcie powinien być po zakończeniu pracy dozorowany przez co najmniej jedną osobę, jest ona obowiązana do przestrzegania postanowień § 146 ust. 1 i 3.
2. Za zezwoleniem Kapitanatu Portu dopuszczalne jest dozorowanie kilku takich jednostek stojących obok siebie przez wspólny dozór.
3. Dozorujący powinien posiadać przynajmniej 12-to miesięczną praktykę w służbie pokładowej na statkach morskich.
4. Za ustanowienie dozoru odpowiedzialni są kierownik i armator statku.
5. Służbę trapową i nadzór nad za- i wyładunkiem na statku uważa się również za dozór statku zarówno w górnym jak i dolnym podeście.

§ 148

1. Poruszanie śrub okrętowych na statkach w czasie postoju przy falochronach, nabrzeżach, pomostach i umocnieniach brzegowych dozwolone jest jedynie celem nagrzania maszyny albo jej wypróbowania i powinno się odbywać przy najmniejszych obrotach. Próby maszyn mogą być dokonywane tylko w miejscach wyznaczonych przez Kapitanat Portu.
2. Na statkach dwuśrubowych powinna być na ten czas umieszczona tablica ostrzegawcza po obu stronach rufy.
3. Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzić statki i łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego ich zbliżania się — zatrzymać niezwłocznie śruby.
4. Podczas ruchu śruby powinna na rufie statku znajdować się doświadczona osoba spośród załogi pokładowej dla prowadzenia obserwacji i przekazywania spostrzeżeń o grożącym niebezpieczeństwie.

§ 149

1. Prace konserwacyjne i drobne remonty, zewnętrznych części kadłuba statku przycumowanego do nabrzeża lub innego miejsca cumowniczego nie mogą utrudniać ruchu na wodzie i lądzie.
2. Większe naprawy statku w tych miejscach dozwolone są jedynie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

§ 150

Deratyzacja, dezynfekcja i dezynsekcja statku i ładunku może być przeprowadzona wyłącznie przez przedsiębiorstwa do tego uprawnione i za zezwoleniem Kapitanatu Portu w miejscach, na te cele każdorazowo wyznaczonych przez Kapitanat Portu.

Dział III

ODPRAWA STATKÓW

§ 151

1. Każdy statek na wejściu i każdy statek na wyjściu podlega odprawie przez organa ochrony granic.
2. Na statkach większych na wejściu — odprawa dokonywana jest po przybyciu i przycumowaniu na wyznaczonym miejscu postoju.
3. Na statkach większych na wyjściu — odprawa dokonywana jest w miejscu postoju lub na redzie.
4. Statki małe przy wchodzeniu lub wychodzeniu z portu powinny podejść i przycumować się na miejscach przeznaczonych dla odpraw.
5. Odprawa dokonywana jest w kolejności przybycia na miejsce odprawy. W wypadkach awaryjnych i ratownictwa przysługuje statkowi pierwszeństwo odprawy. W przypadku szczególnie nagłym statek podaje sygnał „KZ" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich.
6. Załogi statków i innych urządzeń pływających obowiązane są podporządkować się zarządzeniom szczególnym wydanym w związku z przeprowadzeniem odprawy.
7. Przed odprawą statku na wejściu i po odprawie statku na wyjściu komunikacja towarowa i osobowa między statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie dozwolona jest jedynie za zezwoleniem organu ochrony granic. Ograniczenia te nie dotyczą pilotów, portowych inspektorów sanitarnych i organów służby ochrony przeciwpożarowej.

§ 152

1. Postanowienia § 151 nie mają zastosowania do holowników portowych i statków pilotowych wysyłanych na redę dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statku.
2. Odprawa holowników portowych i statków pilotowych wymienionych w ust. 1 uregulowana jest oddzielnym zarządzeniem.

Dział IV

RATOWNICTWO STATKÓW

§ 153

1. Sprawy wykonywania ratownictwa statków, które uległy wypadkowi morskiemu albo na których powstał pożar lub nastąpiły inne wydarzenia zagrażające bezpieczeństwu statku lub ładunku, regulują odrębne przepisy.
2. O zaistnieniu wydarzeń, o których mowa w ust. 1 powinni być natychmiast powiadomieni Kapitanat Portu i w zależności od potrzeby — Portowa Straż Pożarna, a tam, gdzie jej nie ma, najbliższa zawodowa lub ochotnicza straż pożarna.
3. Ogólne kierownictwo akcji ratowniczej sprawuje Kapitanat Portu.

§ 154

1. W razie zatonięcia przedmiotów wyposażenia okrętowego, a w szczególności utraty kotwic, łańcuchów i lin stalowych albo innych przedmiotów zagrażających bezpieczeństwu żeglugi, kierownik statku albo osoba dysponująca przedmiotem powinna niezwłocznie tymczasowo oznakować miejsce zatonięcia i zawiadomić o tym natychmiast Kapitanat Portu.
2. Powyższe przedmioty powinny być bez zwłoki wydobyte przez statek bądź osoby, które je utraciły.

§ 155

1. Jeżeli w następstwie zderzenia się statków jeden z nich zatonął, to drugi statek powinien postąpić w myśl § 154 ust. 1.
2. Statek, który zatonął, powinien być po jego wydobyciu odstawiony na miejsce wskazane przez Kapitanat Portu.

CZĘŚĆ V.

Przeładunek i składowanie towarów.

Dział I.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW

§ 156

1. Przeładunek towarów w obrocie morskim odbywa się w miejscach na to przeznaczonych przez zarząd portu.
2. Postanowienia ust. 1 nie mają zastosowania do przeładunku towarów na terenach pozostających w zarządzie i użytkowaniu przedsiębiorstw innych niż zarząd portu.

§ 157

1. Przeładunek towarów na wodzie może być dokonywany tylko za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu i w miejscach przez ten organ wskazanych.
2. Postanowienia ust. 1 nie dotyczą bunkrowania statków oraz zaopatrywania statków w wodę i żywność.

§ 158

1. Miejsca przeładunku na lądzie powinny być tak oświetlone, aby praca była całkowicie bezpieczna.
2. Pokład i międzypokład, na którym odbywa się praca, oraz zejście do ładowni i ładownie statku powinny być w czasie przeładunku oświetlone w sposób wykluczający oślepianie pracowników i nie przeszkadzający w pracy.
3. Światło w ładowniach powinno dobrze oświetlać miejsca pracy.

§ 159

1. Przed przystąpieniem do przeładunku osoba odpowiedzialna bezpośrednio za techniczną gotowość urządzeń przeładunkowych obowiązana jest sprawdzić, czy stan urządzeń przeładunkowych oraz stan sprzętu i osprzętu pomocniczego (chwytaki, kubły, siatki, stropy, palety itp.) zapewniają bezpieczeństwo pracy osób zatrudnionych przy przeładunku.
2. Wszystkie urządzenia przeładunkowe powinny być poddawane przepisanym okresowym badaniom przez właściwe organy i instytucje i posiadać ważne świadectwo badania urządzenia dźwigowego, bądź ważne certyfikaty na sprzęt przeładunkowy statku. Sprzęt pomocniczy powinien odpowiadać ustalonym normom i być wycechowany zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.
3. Kwalifikacje dźwigowych i wydawanie pozwoleń na kierowanie urządzeniami dźwigowymi na lądzie regulują odrębne przepisy.
4. Zabrania się używania:
   a) urządzeń dźwigowych nie posiadających ważnego świadectwa badania bądź certyfikatu albo odnośnie których właściwy organ nadzoru dźwigowego zarządził wstrzymanie eksploatacji urządzenia,
   b) osprzętu pomocniczego do przeładunku nie odpowiadającego przepisanym normom albo wykazującego uszkodzenia.
   c) obciążenie dźwigów ponad dozwoloną nośność, oznaczoną na dźwigu.

§ 160

1. Wszystkie prace przeładunkowe na statku powinny odbywać się pod nadzorem oficera pokładowego, na mniejszych statkach pod nadzorem kierownika statku.
2. Natychmiast po zdjęciu pokryw (desek) lukowych i usunięciu rozpornic z luków na pokładzie górnym do czasu ponownego założenia wszystkich pokryw (desek) lukowych luki ładowni, posiadające zrębnice lub obrzeża o wysokości mniej niż 0,75 m, powinny być odpowiednio ogrodzone, jeżeli rodzaj ładunku na to pozwala. Wysokość ogrodzeń powinna wynosić co najmniej 0,75 m, o ile szczególne przepisy o bezpieczeństwie i higienie pracy na statkach morskich nie stanowią inaczej.
3. Otwarte na międzypokładach luki w czasie przerw lub po zakończeniu przeładunku powinny by ogrodzone stosownie do postanowień ust. 2.
4. Pokrywy (deski) lukowe i wyjęte rozpornice powinny być układane tuż przy nadburciu tak, aby nie mogły spaść lub rozsunąć się. W ten sam bezpieczny sposób powinny być ułożone na międzypokładzie rozpornice i pokrywy (deski) luków międzypokładowych, które nie są składane na pokładzie głównym.
5. Wszystkie pozostałe luki i otwory na pokładzie górnym i międzypokładach, jak również luk międzypokładu podczas pracy na międzypokładzie powinny być przykryte w sposób zabezpieczający przed wpadnięciem człowieka do luku.
6. Przebywanie ludzi w czasie prac przeładunkowych na tych międzypokładach, na których dokonuje się przeładunku, dozwolone jest tylko za zezwoleniem kierownika statku.
7. Dojścia do międzypokładów, o których mowa w ust. 6, powinny być w czasie przeładunku zabezpieczone i oświetlone.

§ 161

1. Osoba kierująca bezpośrednio przeładunkiem powinna w czasie przeładunku stale czuwać nad bezpieczeństwem pracy i ładunku. Osobom tym nie wolno podczas służby schodzić ze swego stanowiska pracy bez wyznaczenia odpowiedzialnego i doświadczonego zastępcy.
2. Odkrywanie kanałów ślizgowych dla przesunięcia dźwigu i zakrywanie tych kanałów powinno być wykonywane bezpośrednio przed i po posuwie dźwigu.
3. Zabrania się:
   a) przechodzenia i przebywania pod ładunkiem zawieszonym na urządzeniach przeładunkowych.
   b wchodzenia i wychodzenia z ładowni statku w czasie podnoszenia i opuszczania ładunku w ładowni.

§ 162

1. Podczas przeładunku masy towarowej luzem jak węgiel, ruda, złom, ziarno, piryty, fosfory powinny być przedsięwzięte środki zapobiegawcze przesypywaniu się i wypadaniu tych towarów do wody i na nabrzeże.
2. Ładunki włókniste jak bawełna, juta powinny być przy przeładunku w czasie deszczu lub innych podobnych warunków odpowiednio zabezpieczone.
3. Przy przeładunku złomu powinny być stale usuwane odpadki żelastwa z torów kolejowych, szyn dźwigowych i pokryw kanałów ślizgowych.
4. Po zakończeniu przeładunku załadowca obowiązany jest natychmiast oczyścić miejsce przeładunku od pozostałości towaru i odpadów.

§ 163

1. Ładunki pokładowe nie mogą wychodzić poza burtę statku z wyjątkiem drewna, faszyny, trzciny, słomy i siana.
2. Ładunki takie mogą wystawać nie więcej aniżeli 1 m równomiernie po każdej burcie.

§ 164

1. Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku zarówno, co do ilości i umocowania ładunku pokładowego, jak i dopuszczalnej ilości ładunku.
2. Ładowanie statku powyżej dopuszczalnych granic zanurzenia statku jest zabronione.

§ 165

Zabrania się:
a) wleczenia po nabrzeżach, pomostach ładunkowych i umocnieniach brzegowych, staczania po ścianach i skarpach takich urządzeń oraz przetaczania ładunków poprzez krawężniki nabrzeży i pomostów bez odpowiedniego zabezpieczenia tych urządzeń,
b) używania urządzeń przeładunkowych do innych celów aniżeli przeładunkowych (np. podnoszenia i opuszczania ludzi) oraz przeciążania urządzeń przeładunkowych i osprzętu pomocniczego ponad dopuszczalne obciążenia robocze.
c) odciągania w stronę od linii pionowej ładunku albo chwytaka lub haka luźnego albo z ciężarem oraz zahaczania i podnoszenia ciężaru niezluzowanego (np. wyrywanie złomu).

§ 166

Przeładunek materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

Dział II

SKŁADOWANIE TOWARÓW

§ 167

1. Ładunki w obrocie morskim mogą być składane tylko w magazynach i na placach składowych na ten cel przeznaczonych.
2. Osoby korzystające z urządzeń portowych wymienionych w ust. 1 powinny się ściśle stosować do obowiązujących regulaminów ustalających sposób składania ładunków.

§ 168

1. Powierzchnia użytkowa magazynów, nabrzeży, przystani i pomostów ładunkowych nie może być obciążona ponad dozwolone granice.
2. Dopuszczalne obciążenie robocze powierzchni poszczególnego magazynu i nabrzeża powinno być podane w regulaminach składowania, a poszczególnych przystani i pomostów ładunkowych — na tablicach rozmieszczonych na tych urządzeniach w miejscach najlepiej widocznych.

§ 169

1. Układanie materiałów w oparciu o ściany, przepierzenia i słupy nośne magazynów jest zabronione.
2. Odległość pomiędzy złożonym materiałem a odnośnymi konstrukcjami magazynu powinna wynosić najmniej 1 m.
3. Poszczególne stosy powinny być tak układane, aby przejścia między nimi były proste.
4. Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie może być mniejsza niż 1 m, a między rzędami — nie mniejsza niż 4 m.
5. Jeżeli rząd stosów przekracza długość 50 m, to powinna być pośrodku jego długości stosowana większa przerwa, nie mniej niż 5 m.

§ 170

1. Składanie ładunków na torach dźwigowych i kolejowych, oraz na drogach, placach i zajazdach przeznaczonych dla ruchu kołowego jest zabronione.
2. Na nabrzeżach, przystaniach i pomostach, ładunki mogą być składane tylko na czas przejściowy nie dłużej, niż tego wymaga przeładunek.
3. Odstęp składowanych ładunków od skraju nabrzeża przystani i pomostu powinien wynosić od strony wody najmniej 2 m, o ile przepisy regulaminowe nie stanowią inaczej. Ten sam odstęp powinien być zachowany pomiędzy składanym ładunkiem a torami dźwigowymi i kolejowymi.

§ 171

Składowanie materiałów niebezpiecznych regulują odrębne przepisy.

CZĘŚĆ VI.

Przepisy porządkowe na lądzie. Utrzymywanie czystości. Inne ogólne zakazy.

Dział I.

PRZEBYWANIE OSÓB. ZABEZPIECZENIE RUCHU I URZĄDZEŃ NA LĄDZIE

§ 172

1. Osobom nieuprawnionym przebywanie na obszarze portu i wstęp do urządzeń portowych jest zabroniony. Zakaz ten nie dotyczy przelotowych dróg portowych oraz części portu przeznaczonej dla ruchu pasażerskiego.
2. Wejście na teren portu i wyjście dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel wyznaczonych.
3. Funkcjonariusze Szczecińskiego Urzędu Morskiego mają prawo legitymowania osób w zakresie ich uprawnień do przebywania na obszarze portu.
4. Zamieszkiwanie osób na terenach portu dozwolone jest jedynie za zgodą Kapitanatu Portu.

§ 173

1. W portach, w których ustanowiono system przepustkowy, przebywanie na obszarze zamkniętym (ogrodzonym) portu oraz wchodzenie na statek dozwolone jest wyłącznie:
   a) osobom posiadającym przepisaną ważną przepustkę portową wystawioną przez właściwy organ kontrolny,
   b) osobom wyjętym spod obowiązującego systemu przepustkowego z tytułu wykonywanych czynności służbowych.
2. Wydane przepustki upoważniają jedynie do przebywania na obszarze części portu określonego w przepustce bądź do wchodzenia na statek (statki) oznaczony w przepustce.

§ 174

1. Ruch pojazdów konnych i mechanicznych poza drogami i placami przeznaczonymi do ruchu kołowego oraz placami wydzielonymi do prac manipulacyjno-przeładunkowych jest niedozwolony.
2. Postój pojazdów konnych i mechanicznych na skrzyżowaniu dróg portowych oraz przed wjazdami i wejściami na poszczególne odcinki portu jest zabroniony.
3. Zarząd Portu w porozumieniu z Kapitanatem Portu może oznaczyć inne miejsca, w których postój pojazdów jest zabroniony.
   W miejscach tych powinny być ustawione odpowiednie znaki drogowe.

§ 175

1. Pojazdy mechaniczne nie mogą na przelotowych drogach portowych przekraczać szybkości określonej w obowiązujących powszechnie przepisach drogowych.
2. Szybkość pojazdów mechanicznych na drogach portowych przeznaczonych do wewnętrznej obsługi portu powinna być umiarkowana i zapewniać całkowite bezpieczeństwo ruchu.
3. Szczeciński Urząd Morski może na określonych drogach portowych ustalić maksymalną szybkość pojazdów mechanicznych a także wprowadzić ruch jednokierunkowy. Ograniczenia takie powinny być oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.

§ 176

1. Zabrania się
   a) wjeżdżania i parkowania pojazdów konnych i mechanicznych oraz rowerów na rampach magazynów, nabrzeżach i pomostach,
   b) pozostawiania pojazdu mechanicznego z zapuszczonym motorem bez obsługi, a pojazdów konnych z niewyprzężonymi końmi — bez dozoru.
2. Zakaz wymieniony w ust. 1 lit. „a" nie dotyczy samobieżnych urządzeń przeładunkowych, pojazdów konnych i mechanicznych, jeżeli tego wymaga przeładunek, oraz miejsce na nabrzeżach wyznaczonych na postój pojazdów.

§ 177

1. Przechodzenie i przejazd przez tory kolejowe dozwolone jest tylko w miejscach do tego wyznaczonych.
2. Wozacy pojazdów konnych i kierowcy pojazdów mechanicznych powinni zachować szczególną ostrożność przy zbliżaniu się do niestrzeżonych przejazdów kolejowych.
3. Postanowienia powyższe nie naruszają dalej idących przepisów wydanych przez organa kolejowe.

§ 178

1. Użytkownik terenów portowych ma obowiązek oświetlać znajdujące się na tych terenach drogi przeznaczone do ruchu kołowego i pieszego. Do oświetlenia należy używać światła elektrycznego.
2. Urządzenia świetlne powinny być tak skonstruowane, aby wykluczały powstanie pomyłek co do ich znaczenia i nie stanowiły przeszkody dla żeglugi.
3. W okresie zimy czynne nabrzeża, przystanie i pomosty, powinny być odśnieżone, a przy gołoledzi — posypane piaskiem, solą, lub popiołem.

§ 179

1. Na wystających na drodze wodnej pomostach powinny być przez ich użytkowników rozmieszczane światła białe oświetlające w ciemnej porze doby od strony wody zewnętrzne krawędzie tych urządzeń.
2. Światła powinny odpowiadać warunkom określonym w § 178 ust. 2.
3. Umiejscowienie świateł o których mowa w ust. 1 powinno być każdorazowo uzgodnione z Kapitanatem Portu, który zarządzi wystawianie świateł nawigacyjnych, jeżeli tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi.

§ 180

1. W miejscach przebiegu przewodów podwodnych (kabli — rurociągów wodno, kanalizacyjnych-gazowych itp.) powinny być na lądzie po obu końcach podwodnej części urządzenia oznaczone tablicami ostrzegawczymi, ustawionymi w miejscu wskazanym przez Kapitanat Portu. W miejscach, gdzie nie można umieścić kabli ze względu na zasłanianie widnokręgu lub innej przyczyny zagrażające bezpieczeństwo żeglugi sposób oznaczenia przewodów podwodnych ustala Kapitanat Portu.
2. Na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być umieszczony rysunek odwróconej kotwicy w kolorze czarnym na żółtym tle z czerwonym pasem biegnącym po przekątnej z lewego górnego rogu każdej tablicy. Jeżeli chronionym obiektem jest kabel wysokiego napięcia to na każdej tablicy ostrzegawczej powinien być wymalowany dodatkowo w czerwonym kolorze dobrze widoczny znak ostrzegawczy wysokiego napięcia (znormalizowany symbol możliwości porażenia prądem).
3. Wymiary tablic ostrzegawczych, przystosowane do długości przelotu urządzenia pod wodą, znaki na tych ta-

blicach i wysokość umieszczenia tablic powinny odpowiadać normom ustalonym przez Polski Komitet Normalizacyjny. Wybór normy dla każdego poszczególnego przejścia podwodnego powinien dokonać Kapitanat Portu na prośbę inwestującego lub eksploatujących urządzenie.
4. Tablice ostrzegawcze powinny być utrzymywane i oświetlone od zachodu do wschodu słońca tak, aby znaki na tablicach mogły być bezbłędnie rozpoznawane. O odstępstwie od konieczności oświetlenia tablic decyduje Kapitanat Portu.
5. Obowiązek ustawienia, konserwacji i oświetlenia tablic ostrzegawczych ciąży na instytucji eksploatującej chronione urządzenia.

§ 181

1. Na nabrzeżach i pomostach powinny być rozmieszczone bosaki i koła ratunkowe w ilości i w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu. Koła ratunkowe powinny być zaopatrzone w rzutki długości co najmniej 27,5 m.
2. Sprzęt ratunkowy powinien znajdować się w stanie zdatnym do natychmiastowego użytku i powinien być okresowo badany.
3. Obowiązek rozmieszczenia i konserwacji sprzętu ratunkowego na nabrzeżach i pomostach oddanych do użytku ogólnego ciąży na Zarządzie Portu, na pozostałych nabrzeżach i pomostach na instytucji eksploatującej urządzenia.

§ 182

1. W okresie zimy, gdy pokrywa lodowa jest odpowiedniej grubości Kapitanat Portu może w wyznaczonych miejscach zezwolić na przechodzenie po lodzie.
2. Przejścia przez lód powinny być oznaczone z obydwu brzegów
   w dzień: flagą niebieską lub w inny widoczny i trwały sposób,
   w nocy: białym światłem widocznym dookoła.
3. W odległości 4 m od wytyczonej drogi nie mogą być robione otwory (przeręble) w lodzie. O ile otwory w lodzie znajdują się w bezpośredniej bliskości drogi przejściowej, to miejsca te powinny w dzień być ogrodzone, a w nocy oznaczone światłem czerwonym widocznym dookoła.
4. Jeżeli przejście zostanie przerwane utorowaniem drogi wodnej albo gdy istnieje niebezpieczeństwo pęknięcia pokrywy lodu, przejście powinno być zamknięte i w tym celu po usunięciu dotychczasowych znaków umieszczone z obydwu brzegów odpowiednie tablice ostrzegawcze w miejscach dotychczasowych przejść.

Dział II

UTRZYMYWANIE CZYSTOŚCI I PORZĄDKU

§ 183

1. Urzymanie czystości i porządku na terenach morskich portów handlowych administrowanych przez zarządy portów, jest obowiązkiem tych zarządów, a na pozostałych terenach — obowiązkiem jednostek zarządzających tymi terenami.
2. Odpowiedzialność za utrzymanie czystości i porządku ponoszą osoby, które w drodze umowy podjęły się wykonania tych czynności a w braku umowy, pracownicy jednostki sprawującej zarząd nieruchomości, którym powierzono wykonanie tych czynności.

§ 184

1. Nieczystości stałe powinny być składane do zbiorników betonowych albo specjalnych kubłów metalowych.
2. Zbiorniki betonowe i kubły na nieczystości stałe powinny być zaopatrzone w pokrywy dobrze dopasowane i przystosowane do szczelnego zamknięcia. Nieprzenośne zbiorniki powinny posiadać w przedniej ścianie otwór do opróżnienia.
3. Zbiorniki do ogrodzenia nieczystości stałych powinny być periodycznie w porę opróżniane a otoczenie zbiorników stale utrzymywane w porządku i czystości.
4. W portach, w których wywóz nieczystości przekazano komunalnym przedsiębiorstwom oczyszczania, usuwanie (wywóz) nieczystości wykonywane jest odpłatnie przez te przedsiębiorstwa.
5. Zabrania się wylewania nieczystości płynnych do zbiorników na nieczystości stałe oraz zakopywania na terenach portowych padliny, zepsutych ryb, odpadów rybnych i śmieci.

§ 185

Ścieki zarówno domowe jak i przemysłowe mogą być doprowadzone do urządzeń kanalizacyjnych albo wód portowych i do ziemi tylko przy zachowaniu warunków określonych odrębnymi przepisami.

§ 186

1. Zabrania się zanieczyszczania:
   a) terenów portowych, magazynów, ramp, nabrzeży, pomostów i przystani,
   b) wód portowych, a w szczególności rzucania do wody przedmiotów wyposażenia okrętowego, balastu, popiołu i szlaki, drutu, lin odpadów rybnych i nieczystości stałych oraz odprowadzania lub wypuszczania przez statki i zakłady przemysłowe zużytych olejów, smarów i wody z zawartością smarów, olejów, i innych szkodliwych substancji.
2. Nieczystości stałe pochodzące ze statków i przeładowane na śmieciarki mogą być zatapiane na morzu tylko w miejscach wyznaczonych przez Kapitanat Portu.
3. Urobek uzyskany przez pogłębiarki basenów powinien być wywieziony na miejsca ustalone w warunkach umowy, a w razie braku postanowień umownych na wysypiska wskazane przez Kapitanat Portu.

§ 187

1. Zabrania się wytwarzania przez zakłady przemysłowe i statki nadmiernej ilości dymu zanieczyszczającego powietrze.
2. Zapalanie kotłów i ich opalanie powinno nastąpić w sposób niedopuszczający tworzenia się ciągłego i silnego dymu.

§ 188

Postanowienia §§ 184, 186 nie naruszają dalej idących obowiązków w zakresie utrzymania czystości i porządku na nieruchomościach przewidzianych odrębnymi przepisami.

§ 189

Hodowla zwierząt i drobiu na obszarze portu może być prowadzona jedynie za zezwoleniem portowego inspektora sanitarnego i zgodnie z obowiązującymi przepisami sanitarno-porządkowymi.

Dział III

INNE OGÓLNE ZAKAZY

§ 190

Zabrania się na obszarze portu:
1. usuwania, uszkadzania i nadużywania pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
2. usuwania i uszkadzania urządzeń oznakowania nawigacyjnego, oraz tablic i znaków ostrzegawczych,
3. zakrywania i tarasowania urządzeń cumowniczych, hydrantów i połączeń telefonicznych i elektrycznych oraz zasłaniania znaków ostrzegawczych,
4. łowienia ryb sieciami i hakami,
5. uprawiania wędkarstwa w wejściach i kanałach portowych oraz w miejscach przeznaczonych do cumowania statków,
6. przyjmowania i wchodzenia osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
7. chodzenia po skarpach i niszczenia roślinności w zieleńcach,
8. rozmieszczania plakatów i afiszów w miejscach na ten cel nie wyznaczonych,
9. urządzania ruchomych miejsc sprzedaży towarów,
10. wypuszczania ptactwa domowego poza zamknięte ogrodzenia,
11. przechodzenia po lodzie w zamarzniętych częściach portu w miejscach nie oznaczonych na przejście,
12. przebywania w stanie nietrzeźwym i zakłócania porządku publicznego.

§ 191

1. Zabrania się bez zezwolenia Szczecińskiego Urzędu Morskiego:

a) przewożenia pasażerów statkami, jeżeli dokumenty bezpieczeństwa statku takiego przewozu nie przewidują,
b) układania i wymiany przewodów podwodnych jak: — kabli rurociągów wodno-kanalizacyjnych i gazowych,
c) fotografowania, filmowania oraz wykonywania rysunków urządzeń portowych,
d) ustawiania kiosków i sprzedaży napojów alkoholowych.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 lit. „c" nie dotyczy fotografowania, filmowania i sporządzania rysunków urządzeń przez ich użytkowników dla celów służbowych.

§ 192

1. Zabrania się bez zezwolenia Kapitanatu Portu:
a) zabijania pali do cumowania na wodzie i na lądzie,
b) wydobywania piasku, żwiru, kamieni i lodu,
c) wydobywania przedmiotów zatopionych,
d) rozpinania i suszenia sieci rybackich,
e) uprawiania wędkarstwa poza wejściami i kanałami portowymi,
f) urządzania imprez sportowych na wodzie,
g) uprawiania sportu wioślarskiego i kąpania,
h) używania materiałów pirotechnicznych przy pracach hydrotechnicznych i innych robotach oraz
i) rozpalania ognisk na nabrzeżach i pokładach statków.

2. Zakaz wymieniony w ust. 1 lit. „c" nie dotyczy przypadków zastrzeżonych w § 154 oraz wydobywania przez przeładowcę towarów utraconych podczas przeładunku.
3. Zezwolenie na uprawianie wędkarstwa, o którym mowa w ust. 1 lit. „e", może być udzielone jedynie osobom posiadającym ważną kartę wędkarską morską wydaną przez Urząd Morski.

CZĘŚĆ VII

Przepisy końcowe

§ 193

Przepisy niniejszego zarządzenia stosuje się odpowiednio na obszarze przystani morskich poza granicami terytorialnymi morskich portów handlowych, objętych właściwością miejscową — Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 194

1. Przepisom niniejszego zarządzenia nie podlegają jednostki pływające i wodosamoloty oraz tereny i urządzenia portowe Marynarki Wojennej, Wojsk Ochrony Pogranicza i Milicji Obywatelskiej, jednakże ich jednostki zobowiązane są do stosowania przepisów w części dotyczącej porządku ruchu statków (§§ 94—132).
2. Przepisom niniejszego zarządzenia nie podlegają również tereny i urządzenia lądowe pozostające w zarządzie organów kolejowych i celnych.

§ 195

1. Przepisy portowe nie naruszają przepisów celnych o przewozie towarów i osób w transporcie morskim, kontroli celnej na obszarze morskich portów i odpraw celnych statków na wejściu i wyjściu z portu.
2. Nie naruszane pozostają w szczególności przepisy celne w zakresie uzgadniania przez zarządy portów i innych użytkowników portu z organami celnymi: miejsc postoju statków żeglugi międzynarodowej i ich zmiany oraz miejsc przeładunku i składowania towarów w obrocie zagranicznym.
3. Pilotówki, holowniki i motorówki cumownicze, obsługujące statki żeglugi międzynarodowej na wejściu i wyjściu z portu obowiązane są po wykonaniu zleconych im zadań powrócić bezpośrednio do miejsc swego stałego postoju bez prawa dobijania do innych nabrzeży i statków.

§ 196

1. Wprowadzenie nowych tablic ostrzegawczych przewidzianych w przepisach portowych (§ 40 ust. 1 i § 180) odbywać się będzie stopniowo wzdłuż poszczególnych torów wodnych i w basenach portowych według planu ustalonego przez Kapitanat Portu.
2. Dotychczas stosowane tablice ostrzegawcze do czasu ich wymiany obowiązują na równi z nowymi, określonymi w niniejszym zarządzeniu.

§ 197

1. Kto w jakikolwiek sposób utrudnia, lub przeszkadza funkcjonariuszom Szczecińskiego Urzędu Morskiego lub Kapitanatu Portu w wykonywaniu ich czynności służbowych podlega karze w trybie postępowania karno-administracyjnego.
2. Kto wykracza przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia podlega karze aresztu do jednego miesiąca lub karze grzywny do 3.000 zł.
3. Orzecznictwo karno-administracyjne należy do Szczecińskiego Urzędu Morskiego.
4. Kary grzywny nałożone na kierownika statku obcej bandery przez Szczeciński Urząd Morski bądź Kapitanat Portu w trybie postępowania karno-administracyjnego, ukarany obowiązany jest zapłacić albo zabezpieczyć przed wyjściem statku z portu.
W wypadku niezłożenia zabezpieczenia na uiszczenie nałożonej kary, lub w wypadku niezłożenia formalnej gwarancji na pokrycie szkód spowodowanych przez statek — Kapitanat Portu ma prawo zatrzymać taki statek w porcie, na okres nie dłuższy niż 48 godzin.
5. Wydane przez Kapitanat Portu doraźne zarządzenia porządkowe w razie niewykonania wprowadzone będą w życie w trybie postępowania przymusowego w administracji.

§ 198

Zarządzenie wchodzi w życie na obszarze województwa szczecińskiego po upływie jednego miesiąca od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie.

Jednocześnie traci moc obowiązującą Zarządzenie Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 22 listopada 1955 r. o przepisach porządkowo-portowych dla portu handlowego w Szczecinie, wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście—Szczecin. (Dz. U. W. R. N. w Szczecinie nr 15, poz. 76), wraz z późniejszymi zmianami).

Dyrektor
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
Edward Rumatowski

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Woj. R. N. — Szczecin, Wały Chrobrego 4
Redakcja i Administracja: pokój 180 (I p.). Tel. 459-19.

Warunki prenumeraty oraz cennik ogłoszeń:

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł.
Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł.
Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł, przy większej ilości druku o 0,30 zł więcej od każdej strony drukowanej.
Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt 10,50, za każdy następny dokument pobiera się opłatę w wys. 1,50 zł.
Prenumeratę i należność za ogłoszenia uiszczać z góry na konto Prez. Woj. R. N. do N.B.P. II Oddział Miejski Nr 1412—95/1—214 część 15, dz. 5, poz. 19.
Cena 6.90 zł.



Rękopis otrzymano 12. 6. 63. Złożono 21. 6. 63. Podpisano do druku 4. 7. 63. Druk ukończono 10. 7. 63.

Szczec. Zakł. Graf. 2640 1800 — 40 A4 × 2, W-2-27